Motor

5(614) • 2 LUTEGO • 1964
3 ZŁOTE ROK XIII

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI



Fot.: ANDRZEJ STRYJECKI

Rzut oka na ośnieżony świat zapewnia wiele przyjemnych wrażeń. Gorzej, jeżeli jest to spojrzenie przez pozbawione szyb okno samochodu. Ponieważ jednak samochód na szczęście stoi, postaje podziwiać pomysłowość fotografa i ...

CZY NIE ZA WIELE HAŁASU O MIKRO-SAMOCHÓD?

OD REDAKCJI

Poniżej zamieszczamy jeden z kolejnych głosów w dyskusji na temat koncepcji motoryzacji indywidualnej w Polsce. Podkreślamy, że są to, jak dotychczas, głosy w dyskusji. Zamieszczamy wypowiedzi reprezentujące różne stanowiska. Redakcja tygodnika Motor, która zresztą już kilkakrotnie wypowiadała się na temat „toczydełka", przedstawi swoje stanowisko i wnioski na zakończenie.

Tocząca się w Motorze dyskusja na temat przyszłości motoryzacji indywidualnej jest bardzo pożyteczna, ponieważ przyczynia się do wyjaśnienia potrzeb użytkowników oraz możliwości przemysłu. Trudno się jednak zgodzić z artykułami „Antykoncepcja" oraz „W skromności nasza szansa" pióra Wojciecha Kubickiego. Celem dyskusji nie jest przecież dyskryminacja dotychczasowych osiągnięć przemysłu motoryzacyjnego i stwarzanie iluzji przed entuzjastami 4 kółek.

Zacznę od spraw, które w decydujący sposób wpłynęły na wybór określonej koncepcji rozwojowej motoryzacji. Wiadomo, że wszystkie nasze przemysły są związane z planami rozwojowymi krajów członkowskich RWPG. Przemysł motoryzacyjny zajmuje tam swoje, określone miejsce. Zasady współpracy polegają m. in. na tym, aby każdy z krajów członkowskich produkował mniej asortymentów, natomiast w większych ilościach. W związku z tym w podziale produkcji samochodów Polsce przypada produkcja samochodów ciężarowych 8—10 t. — przy ewentualnej współpracy z CSRS, samochodów ciężarowych o ładowności 5 t., samochodów dostawczych w oparciu o zespoły samochodu FSO Warszawa, samochodów FSO Warszawa i FSO Syrena a także autobusów, przyczep i naczep.

Niektóre pojazdy jak np. samochody dostawcze, samochody FSO Warszawa, Stary 200 będziemy wytwarzać w ilościach przekraczających nasze potrzeby, przeznaczając część produkcji dla zaspokojenia potrzeb innych krajów RWPG. Zasady współpracy polegają m . in. na tym, że jeśli sprzedajemy, musimy kupować. Nie możemy produkować, a poza tym nie ma potrzeby produkowania wszystkich asortymentów pojazdów. Będziemy więc w przyszłości m. in. kupować pewną ilość samochodów małolitrażowych marki Trabant, bowiem NRD będzie systematycznie zwiększała produkcję tego pojazdu. Trzeba ponadto pamiętać, że nie stać nas np. na budowę fabryki wytwarzającej, w ekonomicznie uzasadnionych wielkościach, kilka typów samochodów osobowych o różnym litrażu.

I tutaj przechodzimy do drugiego zagadnienia. Redaktor W. Kubicki uważa, że nasza gospodarka powinna wytwarzać tylko samochód rodzaju Mikrusa, bo to zaspokoiłoby potrzeby szerokiego ogółu. Proponuje nawet zlokalizowanie produkcji tego pojazdu w Fabryce Samochodów Osobowych w Warszawie. Tak, propozycja bardzo demokratyczna! Równocześnie red. Kubicki sugeruje, że powinien to być samochód nieza-

d.c. na str. 3



1



2

UZNANIE DLA RZECZOZNAWCÓW

Rzeczoznawcy — ludzie, mówiąc językiem potocznym, znający się na rzeczy, są fachowcami co się zowie w sprawach motoryzacji. Występują więc przed sądami powszechnymi jako biegli, zasiadają w kolegiach orzekających, wykrywają przyczyny powstałych wypadków, oceniają procent zniszczenia wozu itd. Od pracy tych ludzi w dużym stopniu zależy funkcjonowanie skomplikowanej machiny motoryzacji w naszym kraju.

W ostatnich dniach Motor uczestniczył w uroczystości nadania tytułów honorowych członków Organizacji Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego z najwybitniejszym polskim fachowcem w dziedzinie motoryzacji. Są to ludzie, którzy działają dla rozwoju naszej motoryzacji od przeszło 30 lat, a nawet od czasów, kiedy pojawienie się na warszawskich ulicach warczącej machiny było równie sensacyjnym wydarzeniem, jak współcześnie wystrzelenie pierwszego sputnika. Do grona honorowych rzeczoznawców przybyli wybitni specjaliści, profesorowie politechnik, doktorzy i inżynierowie.

Nadanie honorowych tytułów najbardziej zasłużonym należy rozumieć jako wyraz uznania dla wszystkich rzeczoznawców w ich trudnej i odpowiedzialnej pracy. Do życzeń i gratulacji dla nich przyłącza się Motor wraz z dziesiątkami tysięcy miłośników motoryzacji w Polsce.

ELGE

1. A oto bohaterowie uroczystości od lewej: prof. Zdzisław Rytel, prof. dr Kazimierz Studziński, mgr inż. Jerzy Grodecki, inż. dr Zygmunt Wachowski i mgr inż. Tadeusz Sokołowski. Na uroczystości niestety nie byli obecni dwaj członkowie honorowi — inż. Wiktor Kowalski i inż. Tadeusz Sztromajer

2. W imieniu PZM witał gości inż. E. Loth

PRZECZYTALIŚMY DLA WAS

O UPRZYWILEJOWANIE USŁUG

Grzegorz Pisarski zamieszcza w 2 numerze Życia Gospodarczego artykuł (Usługi, wymagają uprzywilejowania) poświęcony sprawie rozwoju i statutu usług. Swój artykuł rozpoczyna autor od omówienia usług dla ludności w świetle aktualnej sytuacji gospodarczej i Referatu Biura Politycznego KC PZPR.

Wzrost zatrudnienia i płac na odcinku pełnoodpłatnych usług dla ludności finansowany jest nie bezpośrednio z budżetu państwa, ale przez ludność z usług tych korzystającą ze środków, które zostały jej już wypłacone. Wzrost zatrudnienia i płac w tej dziedzinie działalności usługowej nie zwiększa więc przeznaczonej na płace części dochodu narodowego ludności, a jedynie prowadzi do jej redystrybucji. W konsekwencji oznacza to lepsze zaspokojenie potrzeb ludności i zwiększenie zatrudnienia nadwyżek siły roboczej, bez wzrostu przeznaczonej na płacę części dochodu narodowego.

Dalej autor rozważa aspekty gospodarcze małego zapotrzebowania na materiały, a dużego na pracę, co przy nadchodzącym wyżu demograficznym jest bardzo istotne. Tymczasem w latach 61—63 wzrostu ani zatrudnienia ani wartości usług nie było, choć zarówno zarządzenia jak i akty prawne w tej sprawie zostały wydane.

Okazuje się, że powiatowe i wojewódzkie rady narodowe, w których kompetencji znajduje się realizacja wytycznych polityki gospodarczej w dziedzinie usług, nie wykonują należycie swoich obowiązków. Nie wykorzystują one przysługujących im uprawnień w zakresie przyznawania ulg w podatku lokalowym i dochodowym dla rzemiosła usługowego, wbrew wyraźnym zaleceniom Ministerstwa Finansów. Z reguły nie są też wykonywane przez rady narodowe zarządzenia Ministerstwa Gospodarki Komunalnej w sprawie przydziału lokali na cele usługowe dla rzemiosła uspołecznionego i indywidualnego.

W części dotyczącej motoryzacji autor pisze:

W przypadku bardzo deficytowych usług motoryzacyjnych pożądane się wydaje organizowanie przez rady narodowe budowy wielobranżowych pawilonów usługowych grupujących wszystkie niezbędne specjalności (roboty blacharskie, lakiernicze, naprawa podwozi, remont silników, naprawa ogumienia, naprawa instalacji elektrycznej, regulacja gaźników, mycie, diagnostyka, konserwacja). W ten sposób łatwiej można wykorzystać na ten cel oszczędności indywidualne. Budowa bowiem tak wszechstronnych warsztatów, niezbędnych w okresie postępów motoryzacji, przekracza możliwości finansowe jednego indywidualnego rzemieślnika.

motorem ***przez kraj***

NOTATKI Z JELENIEJ GÓRY





Jelenia Góra — miasto zabytkowych kamieniczek odbudowywanego rynku, wąskich i krętych zaułków. Miasto przemysłu. Mekka turystów wczasowiczów. Z Jeleniej Góry jedzie się do Bierutowic, Szklarskiej Poręby i Karpacza pełnych gości z kraju a nawet z sąsiedniej Czechosłowacji. Z każdym rokiem jest tu coraz więcej także zmotoryzowanych wczasowiczów. Nie brakuje również wozów miejscowych fabryk, warsztatów, przedsiębiorstw handlowych, a zwłaszcza autobusów PKS.

Zwiększony ruch pojazdów stwarza możliwości powstawania wypadków. Różne są ich przyczyny, nieraz sporne. W jednym tylko przypadku nie ma wątpliwości: pijaństwo. W roku ubiegłym na przydrożnych jeleniogórskich drzewach zatrzymało się i to na dłużej 23 wozy z pijanymi kierowcami. Na ogólną ilość 130 wypadków, to jest bardzo dużo. Niewątpliwie byłoby ich więcej gdyby nie energiczna akcja MO, której udało się zatrzymać zawczasu 117 „zalanych" kierowców.

Milicja działa ostro i energicznie. Sypią się mandaty i pełne ręce roboty mają kolegia orzekające. Karze się skutecznie. Ale w Jeleniej Górze jest to w zasadzie jedyny element wychowywania kierowców. Brakuje bowiem odpowiednich warunków do działania zapobiegawczego. Brakuje potrzebnych broszur, ulotek, plakatów. KG MO wydaje dużo świetnych materiałów. Nie zawsze na czasie i w odpowiedniej ilości docierają one do powiatów. A jeżeli już są, to nie zawsze mogą być wykorzystane. Potrzebne są np. filmy o tematyce antyalkoholowej. Miejscowy Komitet do Walki z Alkoholizmem do spółki z Komendą Powiatową MO zakupi ich każdą ilość pod warunkiem, że będą to filmy wąskotaśmowe, bo do takich filmów władze powiatowe posiadają aparaturę. Łatwiej chyba i korzystniej produkować filmy wąskotaśmowe.

W rękach władz powiatu i miasta Jelenia Góra spoczywa duża odpowiedzialność. Potrzebna jest im jeszcze większa pomoc i uwaga władz wojewódzkich oraz centralnych.

ELŻBIETA GĄSIOREK



NIE KAŻDY I NIE ZAWSZE

Wśród wielu artykułów w numerze 1/64 przeczytałem oczywiście artykuł T. Sobieckiego pt.: „Jak kupować samochód używany". Byłem niemile zaskoczony, stwierdzeniem i stanowczością z jaką autor wspomnianego artykułu, z każdego posiadacza samochodu prywatnego, który z różnych przyczyn i w różnych warunkach chce go sprzedać robi potencjalnego oszusta. Na jakiej praktyce oparł autor swe twierdzenie, sprecyzowane w przestrodze, że każdy samochód osobowy prywatny, musi mieć minimalny roczny przebieg 15.000 km? To znaczy, że każdy, kto chce sprzedać samochód o średniej rocznej przebiegu niższej niż tu podana, czeka tylko na naiwnego a rozgorączkowanego, który nie przeczytawszy „cennych" uwag i przestróg autora da się nabrać.

Na podstawie własnej eksploatacji samochodu Octavia Super jak również mych znajomych posiadających samochody, muszę zaprotestować przeciwko takim stwierdzeniom. Posiadam samochód blisko 2 lata i mam na liczniku tylko 15.126 km. Dlaczego tak mało? Bo warunki mej pracy nie pozwalają mi wykorzystać pełniej wozu, jakkolwiek oprócz wielkiej przyjemności prowadzenia znajduję w jeździe duży odpoczynek. Jeżdżę na najlepszych olejach, wysokooktanowej benzynie i dbam o wóz w całym tego słowa znaczeniu. Podobnie dba o swój wóz mój przyjaciel, który ma Fiata 600 właśnie sprowadzonego z zagranicy. Mając go zresztą o kilka tygodni dłużej niż ja, mój, ma na liczniku tylko 14.500 km. Podobnie znajomy, posiadacz Octavii ma przelot roczny w granicach 8.500 km.

Gdybyśmy z różnych przyczyn zmuszeni byli lub chcieli sprzedać nasze wozy, bylibyśmy w oczach tych, którzy przeczytali wskazówki p. T. Sobieckiego w popularno-fachowym piśmie — mówiąc oględnie ludźmi nieuczciwymi. Bo przecież p. Sobiecki nie pozostawia żadnej furtki. Jego zdaniem każdy — przez duże K — samochód musi mieć roczny przebieg co najmniej 15 tys. km i basta.

Wydaje mi się, że w pewnych publikacjach należy być bardziej ostrożnym w sformułowaniach. Etyka wymaga by drukując artykuł w fachowo-popularnym piśmie wystrzegać się sprowadzania do wspólnego mianownika i tych, którzy są uczciwi, i tych, którzy są nieuczciwi. Ten wspólny mianownik, stawia wszystkich w niekorzystnym świetle.

Z. S.
Gdańsk-Oliwa

OD REDAKCJI: Podobnej treści list otrzymaliśmy także od jednego czytelnika z Warszawy. Z uogólnieniami bywa taki kłopot jak z prawem wielkich liczb w statystyce. Niewątpliwie wyrażają one pewne ogólne dane, np. o przeciętnych zarobkach, o spożyciu masła, czy zużyciu mydła na głowę. Bardzo często takie jednak ogólne dane denerwują niejednego z nas, gdyż nie odpowiadają naszym indywidualnym doświadczeniom i odczuciom. Z tych też powodów, będziemy wpływać na red. Sobieckiego, którego artykuł o kupowaniu używanych samochodów znalazł w sumie bardzo przychylną ocenę czytelników, żeby starał się unikać określeń „każdy" i „zawsze".

DLACZEGO Z OPÓŹNIENIEM?

Nie pierwszy raz mam o to pretensje do sympatycznego zresztą Motoru. Idzie mianowicie o przekazywanie nam spóźnionych informacji, szczególnie o nowych pojazdach na rynku oraz usprawnieniach konstrukcyjnych. Ostatnio np. prasa codzienna znacznie wcześniej niż Motor podała informacje o nowych Wartburgach i Skodach. Czy Motor nie może zapewnić sobie źródeł gwarantujących otrzymywanie i przekazywanie informacji co najmniej razem z prasą codzienną?

Józef Krzemiński
Warszawa

OD REDAKCJI: Tego rodzaju pretensje do Motoru wynikają z tego, że cykl produkcyjny naszego tygodnika trwa (niestety) trzy tygodnie. Jeśli więc jakaś decyzja zapadnie i przekazana zostanie do opublikowania w ostatniej chwili, nie jesteśmy nigdy w stanie konkurować w szybkości informacji z prasą codzienną.

Przy okazji chcielibyśmy jednak zwrócić uwagę na drugą stronę medalu. I tak np. nowy, przygotowywany dopiero, model Wartburga przedstawiciele Motoru oglądali w czasie swojego pobytu w NRD już we wrześniu ub. r. Z informacji kierownictwa zakładów w Eisenach wiadomo nam jednak było, że jest to tylko jeden z prototypów, oraz że produkcja nowego modelu podjęta będzie najwcześniej jesienią 1964 r., tak, że w najlepszym przypadku nowy Wartburg na rynek polski dotrze w roku 1965. Do tego czasu w przygotowywanym modelu może jeszcze wiele się zmienić. Staramy się więc na ogół nie publikować informacji o modelach znajdujących się jeszcze w fazie badań i przygotowań. Takie zresztą zwyczaje obowiązują w prasie fachowej na zachodzie Europy. Nasza prasa codzienna nie zawsze respektuje te zwyczaje, dlatego też redakcja Motoru znajduje się od czasu do czasu w trudnej sytuacji.

Pozostaje jeszcze sprawa wiarogodności informacji. I tak np. w jednym z dzienników warszawskich podano niedawno, że sprowadzimy do Polski ok. 3 tys. sztuk nowego modelu Skody-Rapid 78. Parę dni później w tym samym dzienniku opublikowana została korespondencja z Pragi, zawierająca informację, że nowy model nazywać się będzie prawdopodobnie Graziella oraz, że w Pradze podpisana została już umowa o wymianie towarowej z Czechosłowacją, dotycząca m. in. sprowadzenia 3 tys. sztuk nowego modelu Skody.

W tym samym dniu, w którym w owym dzienniku ukazała się w/w korespondencja z Pragi, dyrekcja Motoimportu w Warszawie, z którą jesteśmy w stałym kontakcie, informowała nas, że umowa na dostawę nowych Skód nie została jeszcze zawarta. Ostatecznie Skody sprowadzane są do kraju przez Motoimport. Komuś więc trzeba wierzyć.

Przedstawiciel naszej redakcji jeździł nową Skodą-Graziellą i fotografował ją w Pradze przed kilku miesiącami. Zebranych informacji i zdjęć nie chcieliśmy jednak publikować z tych samych powodów co w przypadku Wartburga. Oglądana w Pradze Graziella, to jeden z samochodów produkcyjnej serii informacyjnej. Ostatecznie posiadane zdjęcia i informacje zamieściliśmy w ubiegłym numerze w wyniku nalegań czytelników.

Prosimy nam jednak wierzyć, że zrobiliśmy to bardzo niechętnie. Wolimy publikować materiały dotyczące modeli opracowanych ostatecznie i przygotowanych już na rynek. Jest to praktyka mniej efektowna, ale bardziej użyteczna. Dla czytelników.

Zdjęcia, rysunki, w numerze: Popular Mechanix, Das Auto Motor und Sport, Motor, Życie Warszawy, Motor Rundschau.

DYSKUSJA O AUTO-CASCO

BLIŻEJ UBEZPIECZONEGO!



Prowadzę warsztat ze specjalnością robót powypadkowych w zakresie blacharstwa samochodowego. Od kilku lat wykonuję naprawy pojazdów ubezpieczonych w PZU. Moje uwagi dotyczą zarówno ubezpieczeń Auto-Casco jak i obowiązkowych.

Z mojej praktyki wynika w sposób jednoznaczny, że PZU traktuje posiadaczy samochodów w Polsce, jako ludzi bardzo zamożnych, którzy nie tylko mają samochód, ale także odpowiednią rezerwę gotówkową, aby na wypadek rozbicia pojazdu, sfinansować wszystkie koszty związane z naprawą pojazdu.

Wynika to moim zdaniem z metody zwracania — a nie jak to być powinno — pokrywania kosztu remontu przez PZU. Niestety to nie tylko gra słów, a zagadnienie o wiele poważniejsze. I tu chcę posłużyć się przykładem:

Ktoś, kosztem wielu osobistych wyrzeczeń, plus nierzadko zadłużeń, kupuje samochód. Jako człowiek przewidujący ubezpiecza pojazd, jeździ nim, cieszy się i nagle obojętne, z własnej czy też cudzej winy samochód ulega rozbiciu. Wtedy zaczynają się kłopoty finansowe. Trzeba kupić części (drogie), zapłacić robociznę blacharską i lakierniczą, czasem także podwoziowo-silnikową i tapicerską. Wszystkie sumy niebagatelne. Po skrzętnym zebraniu i złożeniu w PZU rachunków delikwent oczekuje z niecierpliwością zwrotu wydanej gotówki.

Jeśli ogólna suma nie przekracza 20.000 zł, sprawa podlega kompetencji terenowych inspektoratów PZU i przeciętnie biorąc, w ciągu 2—3 tygodni następuje wypłata. Jeśli jednak ogólna suma przekracza tę kwotę, wtedy akta kieruje się drogą służbową do Wojewódzkiego Oddziału PZU celem zatwierdzenia, a to już trwa znacznie dłużej.

W bardzo nielicznych przypadkach sprawa nie jest problemem. Są w naszym kraju także ludzie zamożni. Ale przeważająca większość, to ludzie bez rezerw gotówkowych. Jeśli ktoś ma czas i cierpliwość, przy poważniejszych wypadkach może starać się w PZU o 50% zaliczki na poczet ogólnego, przewidywanego kosztu naprawy. Jednakże najczęściej wystarcza to zaledwie na pokrycie kosztu części zamiennych. Na robociznę już brak. I tu koło się zamyka. PZU wypłaca odszkodowanie na podstawie rachunków, wykonawca zaś wystawia te rachunki w momencie zapłaty. Jestem przekonany, że takie przykre doświadczenia przeżyło bardzo wielu klientów PZU.

A przecież wydaje mi się, że sprawę można załatwić w sposób prosty i wygodny dla posiadaczy polis ubezpieczeniowych. PZU wydaje tyle pieniędzy na propagandę, a nie widzi tego, że najlepszą reklamą był i jest zadowolony klient. Zadowolenie to można osiągnąć przez maksymalne uwolnienie i tak już dostatecznie zmartwionego petenta, od wszelkich kłopotów. Po to przecież głównie na całym świecie korzysta się z ubezpieczenia.

Nie wiem jak to wygląda zagranicą, ale uważam, że w naszych warunkach rada może być taka:

Skoro PZU kwalifikuje do wymiany części, to powinien bez żadnej zwłoki finansować ich zakup na podstawie obowiązujących cenników. Wątpić chyba należy, aby te pieniądze sprzeniewierzył. A gdyby nawet tak się stało, no to co? Każdy ma chyba prawo zrobić ze swoim samochodem co mu się podoba.

Natomiast jeśli idzie o robociznę, klient winien pokwitować wykonawcy naprawę samochodu i upoważnić go do podjęcia należności bezpośrednio z PZU. Przy ubezpieczeniu Auto-Casco wpłacałby tylko udział własny kosztu naprawy.

Oczywiście głównym warunkiem takiego rozwiązania jest poważne skrócenie procedury związanej z ustaleniem, czy właściciel pojazdu spełnił wszystkie warunki dla otrzymania odszkodowania (protokół MO, zaświadczenie ORS-u itd.). Być może, że przy małych szkodach sprawa ustalenia tych danych w czasie krótszym niż naprawa będzie niemożliwa. Ale też chodzi przecież głównie o szkody poważniejsze, gdzie trudności finansowe występują najjaskrawiej.

Jeśli idzie o problem zakupu części zakwalifikowanych do wymiany, to PZU żąda od petenta, aby jednorazowo przedstawił wszystkie rachunki związane z poniesionymi przez niego wydatkami na remont samochodu. Na ich podstawie przeprowadza rozliczenie i wypłaca odszkodowanie.

Jednakże z zakupem części, jak wiadomo ciągle nie jest dobrze. Nagminnie okresami niektórych części brak. I znów przykład:

Niedawno naprawiałem samochód „Warszawa", który uległ poważnemu wypadkowi. Wśród długiej listy części, przeznaczonych przez rzeczoznawców PZU do wymiany, znalazł się zegar czasowy. Niestety w tym czasie nie udało się tego zegara nabyć w wielu sklepach „Motozbytu". Obiecywano, że w niedługim czasie na pewno znajdą się w sprzedaży. W tym czasie remont został zakończony, klient złożył rachunki w PZU, wypłacono mu odszkodowanie, oczywiście bez uwzględnienia tego zegara (1.200 zł). Prośby i tłumaczenia, że przecież zegar ten zostanie zakupiony, jak tylko to będzie możliwe, nie odniosły skutku. W rezultacie klient będzie musiał ten wydatek pokryć z własnej kieszeni.

A dlaczego? Przecież rozbicie zegara nastąpiło w wypadku. Dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zegar nie ma żadnego znaczenia. Czy samochód ma być tak długo unieruchomiony, dopóki nie zakupi się wszystkich części, nawet tych, które nie są niezbędne dla ruchu?

Motozbyt wprowadził od dość dawna zasadę nie poświadczania odmów sprzedaży brakujących części. Paradoks! Wprawdzie tej części, której potrzebujesz nie ma, ale ci tego nie napiszemy. Jeśli złożyć w sklepie pisemne zamówienie i jeśli w ciągu trzech miesięcy tenże sklep nie będzie w stanie tej części sprzedać, wtedy dopiero może to pisemnie stwierdzić. Przypuszczam, że komentarze są zbyteczne.

Poprzednio, taka odmowa była podstawą do zakupu części w innych źródłach (w komisie lub prywatnie). W każdym razie PZU uznawało ten wydatek na podstawie cennika i wszyscy byli zadowoleni. Obecne przepisy na pewno nie ułatwiają życia klientom PZU i wprowadzają wiele niepotrzebnego rozgoryczenia.

Jest jeszcze jedna sprawa, wymagająca uregulowania. Mianowicie brakuje właściwego informowania klientów ORS-u o ubezpieczeniu pojazdów. ORS zobowiązuje nabywców pojazdów na raty do ubezpieczenia tychże w tzw. 2 wariancie, tj. od 3.500 zł ogólnego kosztu naprawy. Tymczasem największa ilość uszkodzeń, to te drobne, poniżej tej kwoty. I tu następuje często zaskoczenie posiadacza ubezpieczonego samochodu. Musi pokrywać koszty tych drobnych napraw z własnej kieszeni, ponieważ nikt mu nie powiedział, że istnieje możliwość ubezpieczenia w 1 wariancie od 500 zł. Jakie z tego powodu panuje rozżalenie i jakie „wiązanki życzeń" przesyłane są placówkom ORS-u, wiemy tylko my — wykonawcy.

Moje uwagi oraz sprawy omawiane już w Waszych artykułach są niewątpliwie ważne dla klientów PZU. Nie powinny one jednak zaciemnić istoty rzeczy, mianowicie korzyści, jakie mogą i powinny wypływać z faktu ubezpieczenia pojazdu. Od dawna ubezpieczenia komunikacyjne stały się powszechne, bo obowiązkowe. Mimo wszystko coraz więcej jest też ubezpieczeń Auto-Casco. Trzeba wobec tego popularyzować tę instytucję. Należy jednak stworzyć warunki, w których klient odczuje, że przez ubezpieczenie swego pojazdu zyskuje w PZU opiekuna i doradcę. Że instytucja ta uwolni go od wszelkich kłopotów a zwłaszcza finansowych.

I jeszcze jedno. Prasa, radio i telewizja, w większym zakresie winny informować zainteresowanych o korzyściach, wynikających z ubezpieczenia pojazdów. Daje się zwłaszcza odczuwać brak informacji o tym, jak należy postępować bezpośrednio po wypadku, kiedy i w jakich okolicznościach PZU egzekwuje należność od sprawcy wypadku drogowego, jakie mogą być konsekwencje dochodzenia milicyjnego, kiedy płaci się mandat, kiedy rozpatruje kolegium, kiedy grozi sprawa sądowa.

Zdaję sobie sprawę z tego, że mój list nie wyczerpuje wszystkich spraw związanych z problemem ubezpieczenia pojazdów, że moja recepta ma luki. Ale chodziło mi o zwrócenie uwagi właściwych czynników na poruszone sprawy.

Z. L.

CZY NIE ZA WIELE HAŁASU O MIKROSAMOCHÓD?

Dokończenie ze str. 1

wodny i tani. Na pewno jednak z chwilą kiedy przemysł rozpocząłby produkcję takiego pojazdu autor — z właściwą jemu pasją wołałby razem z innymi: „samochód powinien być piękny i o nowoczesnej linii, bo człowiek pracy ma prawo jeździć ładnym i dobrym samochodem". Zresztą miałby rację, bo podobne stwierdzenia są słuszne.

Czytając wypowiedź red. Kubickiego niesposób zapomnieć o historii Mikrusa. Przypominam sobie, że kiedy uruchamiano produkcję tego samochodu wiele osób entuzjazmowało się: „wreszcie będziemy produkowali tak potrzebny na rynku samochód". Niespełna dwa lata później słyszeliśmy inne wołanie: „dlaczego pozwalamy na produkcję tak złego pojazdu? Przecież zagrożone jest życie tysięcy ludzi!!" Te właśnie i podobne głosy, wyrażane m. in. na łamach prasy i w publicznych dyskusjach, przyczyniły się do likwidacji Mikrusa. Nikt wówczas nie zwracał uwagi na to, że przygotowanie produkcji Mikrusa trwało zaledwie rok, że w tych warunkach trudno było od razu stworzyć doskonały, zupełnie zresztą nowy pojazd. Wołano tylko: użytkownik żąda i ma prawo żądać sprawnego pojazdu. Wydaje mi się, że w tych warunkach nikt w Polsce nie podejmie decyzji produkcji spornego „toczydełka".

Nie ulega wątpliwości, że samochód osobowy długo jeszcze nie będzie w Polsce powszechnym środkiem komunikacji indywidualnej. Przez wiele lat jeszcze liczba pojazdów samochodowych w rękach użytkowników indywidualnych nie ulegnie zasadniczemu wzrostowi. Nie pozwalają na to ani zasoby materiałowe, ani możliwości zaplecza technicznego motoryzacji, ani zasoby finansowe nabywców. Eksploatacja samochodu też kosztuje... W związku z tym na kupno samochodu, przynajmniej przez okres najbliższych 10—15 lat nie będą sobie mogli pozwolić nawet średnio zarabiający. I o tej właśnie podstawowej prawdzie musimy pamiętać. Samochody kupować będą tylko ludzie dobrze zarabiający, a spośród [illegible] ko ci, których członkowie rodziny pracują zarobkowo. Nie możemy się także łudzić, że w najbliższych latach ceny samochodów ulegną poważnej obniżce.

Niesposób pominąć i takiej oto sprawy: uważa się często, że np. koszty produkcji samochodu Syrena, na skutek modernizacji, systematycznie wzrastają. Sytuacja przedstawia się odwrotnie. W ostatnim bowiem czasie, na skutek wprowadzenia lepszej organizacji pracy i nowej technologii koszty własne produkcji Syreny, mimo modernizacji jej maleją, a przy zwiększeniu ilości produkowanych samochodów nastąpi dalsza ich obniżka. Tak więc, w miarę możliwości finansowych państwa, także cena Syreny może być znacznie obniżona.

A jakie jest rzeczywiste zapotrzebowanie rynku i jakiego wyboru musiał dokonać przemysł — przy założeniu, że może produkować tylko jeden typ samochodu, przeznaczonego dla motoryzacji indywidualnej?

Wiadomo, że takim pojazdem jest samochód 4-osobowy trwały i prosty w obsłudze, o mocy 40—50 KM. Tego rodzaju samochód jest podstawą motoryzacji na całym świecie. Statystyka samochodowa za 1963 rok wykazuje, że te właśnie samochody w Europie stanowią 50% produkcji. Nawet we Francji, popularny samochód Citroen 2CV stanowił tylko około 16% ogólnej ilości samochodów osobowych sprzedanych w tym kraju.

I jeszcze z innej beczki. Analiza zapotrzebowania krajowego (na podstawie ilości podań o przydział samochodów, składanych w wydziałach handlu rad narodowych) wykazuje, że na samochód marki Wartburg lub Skoda przypadało 2 razy więcej podań niż na 1 samochód marki Trabant.

Tak więc nabywcy samochodów, nawet za cenę ogromnego wysiłku i wielu wyrzeczeń chcą być właścicielami wygodnych i w ich zrozumieniu, bardziej niezawodnych pojazdów. [illegible] między Trabantem a Skodą lub Wartburgiem wynosi 33 tys. zł.

I jeszcze jedno: przed zamiarem napisania tego artykułu przeprowadziłem błyskawiczną ankietę wśród znajomych. Odpowiadali oni na następujące pytanie: Jak postąpiłbyś gdyby od Ciebie zależała decyzja o litrażu zamierzonej produkcji samochodu?

Spośród 10 zapytanych wszyscy wypowiedzieli się za pojazdem 4-osobowym o pojemności silnika od 800—1.200 cm³. Wielu uważało także, że podstawowym samochodem powinna być wersja z nadwoziem uniwersalnym. Moim zdaniem plany przyszłościowe motoryzacji oparte są na rzeczywistych pragnieniach ludzi.

W świetle przedstawionych faktów wydaje się, że właśnie koncepcja red. Kubickiego jest antykoncepcją.

Oczywiście, że najlepiej byłoby gdybyśmy mogli produkować kilka typów samochodów o różnym litrażu. Wówczas wszyscy byliby zadowoleni. Jeśli zaś możemy produkować tylko Syrenę, która w późniejszym okresie zostanie zmodernizowana i otrzyma nowe zespoły pędne i nadwoziowe — nie ma innego wyboru, jak omawiana już koncepcja Zjednoczenia, która moim zdaniem, najbardziej odpowiada możliwościom przemysłu i potrzebom użytkowników.

Na zespołach takiego właśnie samochodu można także zbudować całą rodzinę pojazdów pochodnych potrzebnych dla rolnictwa, łączności, komunikacji i zakładów pracy.

M. KRAS

MOTOZGRZYT

OGRÓDKI, OGRÓDKI!

Właściwie nie należałoby się dziwić. Zdążyliśmy już bowiem przywyknąć do tego, że po przejechaniu wielu kilometrów dobrą, szeroką drogą I czy II klasy, wpadamy nagle w obrębie miasta lub miasteczka, a co gorzej wsi, na kocie łby. A przecież w dalszym ciągu, w myśl wskazówek drogowskazów, znajdujemy się na głównej trasie, podlegającego opiece Wojewódzkiego Zarządu Dróg, czyli Ministerstwa Komunikacji. Jurysdykcja tego ministerstwa kończy się tam, gdzie zaczyna się władza gospodarki komunalnej.

I tak na jednej drodze ujawniają się różnice interesów oraz środków. W krakowskim Dzienniku Polskim opublikowana została niedawno interesująca rozmowa przewodniczącego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej z przewodniczącym Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Krakowie. Ojcowie miasta i województwa rozmawiali m. in. o problemie budowy ważnej drogi Kraków—Katowice przez Olkusz. Droga przebiegać musi przez puste podkrakowskie osiedla w Bronowicach. Tymczasem miasto ma pilniejsze wydatki niż zamrażanie środków na drodze, która nie będzie mu potrzebna w ciągu najbliższych 20 lat. Interes państwowy wymaga jednak sprawnego połączenia wschód — zachód.

Na ogół tak, jak zresztą w Krakowie mimo różnych interesów miasta oraz województwa, władze się jakoś dogadują. Gorzej, kiedy ważna droga przebiega przez małe, biedne miasteczka lub wsie. Wtedy przed tablicą, zapowiadającą zbliżanie się do granic tego miasteczka lub wsi, należy szybko redukować gaz i bardziej pilnować kierownicy. Za chwilę bowiem, na pierwszej dziurze, może nas wyrzucić w powietrze.

Prezydia Rad Narodowych w takich wsiach i miasteczkach tłumaczą się, że nie posiadają środków na modernizację drogi na swym odcinku, że i tak żyją w dużej mierze z dotacji skarbu państwa. Na skutek teoretycznych podziałów administracyjnych z tegoż samego skarbu można jednak finansować modernizację drogi lecz tylko po tablicę miejscowości.

Poza tą tablicą pieniądze z tegoż skarbu państwa mogą być wydawane już na innych zasadach. Ale wtedy na drogę już przeważnie nie wystarcza.

Czy nie można szybciej zlikwidować tych dziwacznych ogródków? **YGREK**



OPONY Z KOLCAMI

Do niedawna słyszeliśmy o oponach z kolcami tylko z okazji rajdu Monte Carlo. Opony takie sprzedawano jedynie wybranym zawodnikom i to w atmosferze tajemniczości. Obecnie wchodzi się do jakiegokolwiek sklepu w Europie i wybiera najwłaściwsze opony spośród wytworów kilkunastu już firm.

Kolce w oponach są wynalazkiem starym, stosowanym już przed wielu laty do wyścigów na lodzie. Nowe jest natomiast zastosowanie ich w oponach samochodów osobowych.

Użytkujący samochód jedynie w mieście przejeżdżą całą zimę bez większych kłopotów na normalnych oponach. Jednak jazda pozamiejska wymaga już odpowiedniego zabezpieczenia. Łańcuchy śniegowe to broń najcięższego kalibru. Dają one doskonałe rezultaty zarówno w śniegu, jak i na oblodzonej nawierzchni. Choć ulepszano je przez szereg lat nie zdołano jednak usunąć ich podstawowej wady — łańcuchy trzeba zdejmować na dłuższych odcinkach pozbawionych śniegu. Nawet najlepsze łańcuchy nie wytrzymają przebiegu 200 km na suchej autostradzie! Poza tym łańcuchy zmniejszają współczynnik przyczepności na suchej jezdni tak znacznie, że staje się to odczuwalne już przy bardzo małych szybkościach.

Dużo lepszym rozwiązaniem są opony śniegowe nazywane na rynku niemieckim M + S (Matsch + Schnee = błoto + śnieg). Opony takie dają dobre rezultaty na pokrytych śniegiem nawierzchniach, lecz gruba kostka ich bieżnika nie zapewnia przyczepności na oblodzonej jezdni.

Próby skonstruowania takiej opony, która dawałaby sobie radę w różnorodnych warunkach zimowych, przez długi okres czasu nie dawały wyników. Głównym powodem niepowodzeń były właśnie zmienne warunki europejskiej zimy. Nic dziwnego, że opona śniegowa z kolcami pojawiła się najpierw w Skandynawii, gdzie śnieg leży na drogach przez szereg miesięcy.

Pierwsze „środkowoeuropejskie" opony z kolcami wypuściła firma Metzeler przed dwoma laty. Opony te z miejsca zyskały dużą popularność, co natychmiast skłoniło konkurencyjne wytwórnie do podjęcia podobnej produkcji.

Bierzemy więc opony śniegowe, wkręcamy lub wulkanizujemy kolce i zakładamy na wszystkie cztery koła.

DROGA HAMOWANIA Z SZYBKOŚCI 50 KM/GODZ DO ZERA

	Opony letnie m	Opony śniegowe bez kolców m	Opony śniegowe z kolcami m
Sucha nawierzchnia betonowa	12	15	16,5
Lód	134	109	64



Oczywiście sprawa nie jest tak łatwa. Ścieralność bieżnika i kolców musi być bardzo dokładnie dobrana, bowiem kolce powinny przez cały czas życia opony wystawać ponad bieżnik o około 2 mm.. Jeżeli zużywać się będą szybciej niż bieżnik — nie będą wcinać się w lód i tym samym staną się bezużytecznym acz kosztownym dodatkiem. Jeżeli zaś kolce wykażą większą odporność na ścieranie niż bieżnik, będą uszkadzały jezdnię oraz pogarszały przyczepność opony na suchej i mokrej nawierzchni.

Trzeba więc dokładnie obliczyć ile kolców powinno przypadać na oponę. Okazało się, że optymalna ilość to 100 do 120 sztuk. Są one tak ustawione, aby w obszarze elipsy styku opony z jezdnią nigdy nie znajdowały się dwa kolce w linii prostej jeden za drugim.

Poważnym problemem jest ciągle przedwczesne wypadanie kolców. Nie znaleziono na to, jak dotychczas, patentowanego lekarstwa, lecz wiadomo już, że „klocki" bieżnika, w których osadza się kolce, muszą mieć pewną minimalną wielkość.

Kolce umieszcza się teraz niemal wyłącznie po bokach bieżnika, gdzie grubość opony jest większa. Na podstawie dwuletnich doświadczeń zmieniono też kształt podstawy kolca, aby w ten sposób zabezpieczyć się przed jego wypadaniem.

Istnieją dwa rodzaje opon śniegowych — symetryczne i asymetryczne. Zwolennicy tych ostatnich twierdzą, że bieżnik należy podzielić na pasma, spełniające różne funkcje. Przy klasycznym, otwartym z obu stron profilu śniegowym opona nie daje żądanej stateczności bocznej. Układ asymetryczny, ze swą nieprzerwaną krawędzią po jednej stronie bieżnika, w dużej mierze sytuację polepsza. Jednocześnie zaś pozwala na umieszczenie szeregu kolców na wewnętrznej (względem wozu) krawędzi bieżnika, gdzie mniej się ścierają na zakrętach.

Opona z kolcami wyszła już z okresu ząbkowania, obecnie uzyskiwane przebiegi wynoszą — przy niezbyt ostrym sposobie jazdy na suchej nawierzchni — około 20.000 km. Jeden zestaw opon zimowych wystarczy więc na 2—3 sezony zimowe.

Koszt opony śniegowej z kolcami jest o 40 do 50% wyższy niż opony zwykłej. Jednak warto by je nabyć, tabelka dróg hamowania najlepiej za tym przemawia, gdyby... gdyby nasz przemysł coś takiego produkował!

◀ *Przykłady opon śniegowych symetrycznych z kolcami umieszczonymi po obu stronach bieżnika i asymetryczne opony śniegowo-lodowe z kolcami umieszczonymi po obu lub tylko po jednej stronie bieżnika. Kolce to stal trudnościeralna z wkładką z widii*

CZY ZNASZ PRZEPISY DROGOWE?

KONKURS — GIGANT DLA 25 TYSIĘCY KIEROWCÓW

Z niezwykle ciekawą i pożyteczną inicjatywą wystąpił Zarząd Okręgu Zw. Zaw. Transportowców i Drogowców w Lublinie. Otóż przy współudziale PZU i 8 instytucji oraz organizacji związanych z ruchem kołowym, zorganizował on wielki konkurs pod hasłem „Czy znasz przepisy ruchu drogowego?" Konkurs ten, typu zgaduj-zgadula, przeznaczony był jedynie dla kierowców zawodowych i objął swym zasięgiem około 25 tys. ludzi pracujących zarobkowo za kierownicą.

Wstępne eliminacje przeprowadzono w zakładach pracy tj. głównie w przedsiębiorstwach transportowych i bazach transportu. Wyłoniły one 60 najlepszych. Grupa ta rozegrała ćwirćfinały, z których zwycięsko wyszło 18 osób.

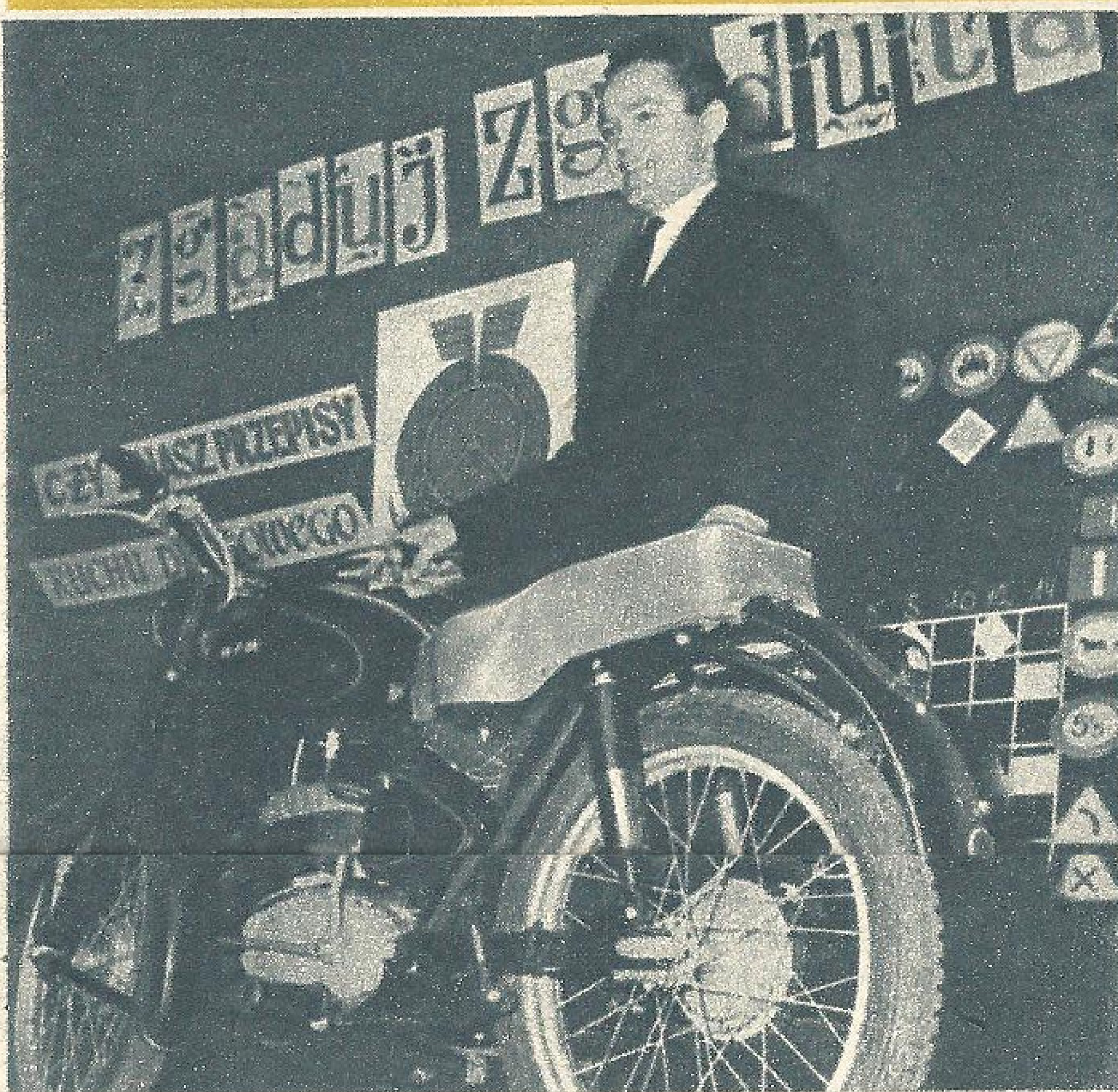
Półfinały i finały odbyły się już przed publicznością podczas zorganizowanej w Lublinie specjalnej imprezy z udziałem kilkunastu aktorów, śpiewaków i tancerzy lubelskiego teatru i operetki. Ostatecznie w finale znalazło się 4 kierowców.

Z przykrością należy jednak stwierdzić, że poziom odpowiedzi był niestety niski. Uczestnikom wiele trudności sprawiały takie proste pytania jak: „Jakich pojazdów nie wolno prowadzić kierowcy kat. II?" „Jak jest oznakowany pojazd prowadzony przez głuchoniemego?" „Kto może zgłosić do PZU zaistniały wypadek?" itp. Na 56 punktów możliwych do zdobycia w finale najlepszy uczestnik osiągnął jedynie 28.

Ostatecznie I miejsce zajął kierowca Prez. WRN w Lublinie Jan Matuszewski (patrz zdjęcie), wygrywając motocykl WFM. Drugim był J. Brzycki także z WRN — zdobywca telewizora. Trzecie miejsce zajął kierowca PZGS z Chełma Wł. Błaszczyk otrzymując radio.

Pożyteczna ta impreza wykazała, że nawet najlepsi kierowcy Lubelszczyzny muszą się jeszcze dużo uczyć.

LESZEK MAZUREK
Foto Jan Trembecki



PROŚBA DO CZYTELNIKÓW

Stale zwiększająca się ilość listów od naszych czytelników świadczy o zaufaniu do naszego pisma. To cieszy. Ale jest jednocześnie przyczyną zmartwień. Nasz skromny zespół redakcyjny, mimo najlepszych chęci i wysiłków, nie zawsze może przygotować odpowiedź w szybkim terminie. Obecnie np. niektórzy Czytelnicy muszą oczekiwać nieraz nawet 2 miesiące na odpowiedź. Niektóre zaś pytania, wymagające konsultacji specjalistów, czekają dłużej.

Równocześnie redakcja nasza otrzymuje szereg listów z pytaniami, na które szybciej można znaleźć odpowiedź w miejscu zamieszkania lub bliżej niż w redakcji, a mianowicie w Motozbycie, w PZU, w Wydziale Handlu. Bardzo często nasza redakcja musi zwracać się do tych właśnie terenowych placówek, do których Czytelnikowi bliżej, po informacje i wysyła je zainteresowanemu. Wydłuża to drogę, zwiększa pisaninę.

Stąd prośba: piszcie do nas jedynie w ważnych sprawach, po wyczerpaniu innych możliwości uzyskania informacji czy porady. Poza tym piszcie wyraźnie, najlepiej na maszynie, po jednej stronie kartki, i jak najkrócej.

Wiedzcie, że ABSOLUTNIE KAZDY LIST DO MOTORU JEST CZYTANY, ale umówmy się, że listy, na które odpowiedź czy wyjaśnienie znajdziecie w Motorze, pozostaną bez oddzielnej odpowiedzi. Bez odpowiedzi oczywiście pozostaną również listy anonimowe, bez wyraźnego adresu i nieczytelne.

Przepraszamy, dziękujemy!

REDAKCJA

CHCIEĆ to MÓC

Wiele mówi się o społecznej działalności Automobilklubów w Polsce, ale jak ona ma właściwie wyglądać nikt dobrze nie wie. Takim przykładem może służyć Automobilklub Śląski. W kwietniu ub. roku wydał on i rozesłał do 1500 przedsiębiorstw oraz gospodarstw samochodowych ulotkę, w której przypominał kierowcom o zmianach, które należy dokonać w wyposażeniu pojazdów przed wejściem w życie kodeksu drogowego.

Podobną ulotkę A. Śląski opracował, wydał i rozesłał w listopadzie ubiegłego roku, wskazując przy okazji praktyczny sposób wykonania trójkąta odblaskowego, obowiązującego dla przyczep i naczep. W miesiąc później członkowie A. Śląskiego pod hasłem „Tydzień Wózkarza" uczyli prawidłowego zachowania się na drogach użytkowników wózków ręcznych, ucząc ich odpowiedniego oświetlenia wózków w nocy.

Skąd na to wzięto pieniądze? Otóż Automobilklub Śląski zorganizował kursy zaznajamiające kierowców z Kodeksem Drogowym i tą drogą uzyskał pewne środki.

Jak widać są to b. dobre sposoby prowadzenia działalności społeczno - propagandowej. Warto, by to naśladowano i w innych rejonach kraju.

Automobilklub Śląski w Katowicach zorganizował ponadto w porozumieniu z PZU i kuratorium bezpłatny kurs dla nauczycieli szkół, na którym zaznajomiono pedagogów z przepisami nowego kodeksu drogowego. Szkolenie takie, zorganizowane po raz pierwszy w Polsce w ramach czynu społecznego, znalazło naśladowców w innych województwach.

Automobilklub nie poprzestał na tym. Przygotował masę ulotek dla młodzieży szkolnej o zasadach poruszania się po szosach. Ostatnio zaś wpadł na pomysł utworzenia specjalnego znaku drogowego tylko dla dzieci. I znów w porozumieniu z PZU i kuratorium w Katowicach po raz pierwszy w kraju inicjatywa ta znajdzie zastosowanie w szkołach województwa katowickiego.

Znak ten będzie wywieszony w szkołach przed wyjściem na ulicę. Żółty trójkąt z czerwoną obwódką z samochodem i dzieckiem będzie przypominał młodzieży o tym, iż wychodząc na ulicę narażona jest ona na niebezpieczeństwo.

„Dziecięcy" znak drogowy, wykonany przez członków Automobilklubu w czynie społecznym, zostanie wkrótce rozesłany do szkół. Warto, aby takich znaków, mających na celu bezpieczeństwo dzieci, było w naszych szkołach jak najwięcej.



STUDIUM AUTOBUSU Z SANOKA

Oglądaliśmy niedawno przyszłościowy produkt Sanockiej Fabryki Autobusów — nazwany roboczo SFA-2. Do niecodziennej sylwetki tego autobusu trzeba się przyzwyczaić, aby bez wstrząsów móc oglądać dzieło konstruktorów z Sanoka i Politechniki Warszawskiej. Pudełkowaty kształt nadwozia o kanciastej sylwetce przypomina raczej wagonik kolejki linowej niż autobus lat bieżących. Może zresztą właśnie tak będą wyglądać autobusy lat 66-tych (kiedy w przybliżeniu SFA-2 ma zastąpić dzisiejszego Sana), bo jeżeli chodzi o rozwiązania technologiczne nie można odmówić konstruktorom tego przedprototypu swoich racji.

Blachy poszycia nadwozia są zupełnie proste, płaski jest dach, głębokich przetłoczeń brak prawie zupełnie. Konstrukcję nośną tworzy ponton, stanowiący dolną część nadwozia, górna — to lekka ażurowa konstrukcja z półmilimetrowej blachy aluminiowej i... szkło, szkło i jeszcze raz szkło. Widoczność ze wszystkich miejsc doskonała. Naszym zdaniem do szczęścia brakuje tylko obniżenie szyby przedniej, na czym zyskałaby znacznie sylwetka autobusu i widoczność drogi tuż przed pojazdem.

Autobus jest wyjątkowo wysoki — przyznajemy, że nie widzieliśmy tak wysokiego pojazdu wśród autobusów średniej wielkości. Czym kierowali się konstruktorzy projektując tak wysokie nadwozie? Otóż podłoga pojazdu jest zupełnie płaska, nie posiada prawie w ogóle wnęk na koła, dzięki czemu możliwe było racjonalne rozplanowanie siedzeń (wszystkie zwrócone w kierunku jazdy) a pod podłogą znalazły się bagażniki (na dachu ich nie ma). Mimo znacznej wysokości autobusu, środek ciężkości leży tuż nad podłogą, bo na 5,5 ton ciężaru własnego część okienna waży zaledwie niecałe 300 kilogramów. Nie ma więc obaw o brak stateczności.

Zademonstrowany nam przedprototyp jest 33-osobowym (+ 2 osoby obsługi) autobusem komunikacji międzymiastowej; ma też zostać opracowana odmiana miejska z pneumatycznie otwieranymi drzwiami oraz wydłużona (o jedną podziałkę okien) wersja międzymiastowa. Jednostką napędową jest wysokoprężny 125-konny silnik S-530 ze Starachowic.

SFA-2 to niewątpliwy postęp w porównaniu z aktualnie produkowanymi autobusami, choć jak powiedzieliśmy wywołuje wstrząs przy pierwszym zetknięciu się z jego sylwetką.

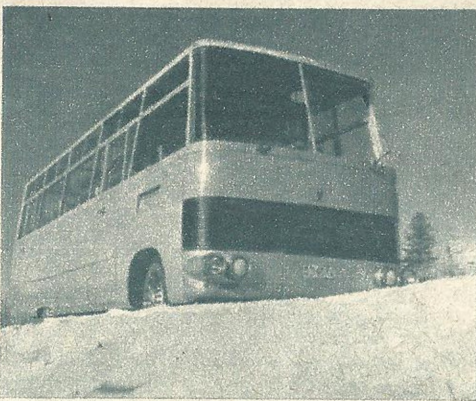
Wydaje się, że autobus będzie miał wielu wrogów, krytykujących konstrukcję. Mocnych argumentów trzeba będzie użyć aby ich przekonać o celowości rozwiązań.

ST. SZELICHOWSKI

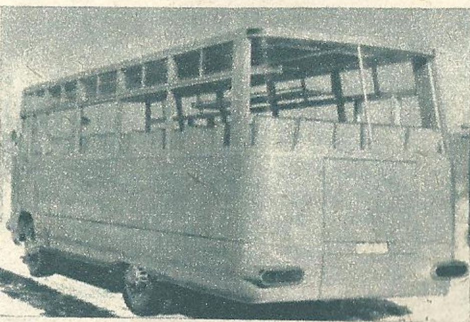
PS. Dowiedzieliśmy się, że przechodzący intensywne próby prototyp autobusu ma być obszyty w maskujący pokrowiec, aby w czasie jazd doświadczalnych trudno było zidentyfikować jego pochodzenie. Po co to wszystko, skoro zdjęcia i opis autobusu obiegły prasę, oglądaliśmy go w telewizji, Motorowi też oficjalnie zademonstrowano konstrukcję. (sz)



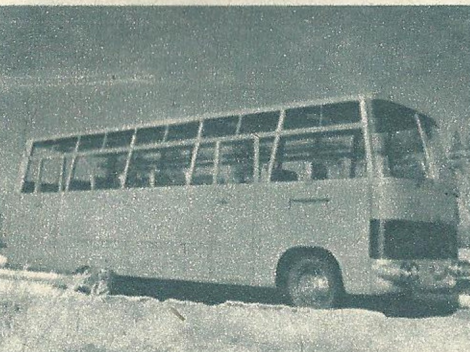
Z przodu sylwetka wozu prezentuje się zupełnie okazale. Olbrzymia jest powierzchnia oszklona autobusu



Przedprototyp następcy SAN-a — SFA-2



Z tyłu i po bokach nadwozia znajdują się podpodłogowe bagażniki



Autobus jest bardzo wysoki

JAKIE MODELE PRODUKUJĄ?

W dzisiejszym odcinku naszego zestawienia najważniejszych producentów samochodowych na świecie kontynuujemy omówienie zasadniczych modeli samochodów osobowych produkowanych w Wielkiej Brytanii.

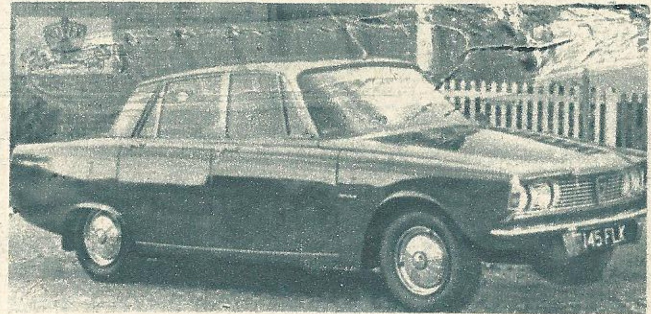
Są to produkty firm niezależnych (Rover) i stowarzyszonych (Rolls Royce — Bentley).

Kolejne liczby oznaczają: ilość cylindrów, pojemność skokową w cm^3 lub l, moc w KM, stopień sprężania, ciężar własny, szybkość maksymalną i zużycie paliwa (dane fabryczne). Zasadnicze ceny angielskich samochodów podajemy w dwóch relacjach: pierwsza pozycja dotyczy ceny w funtach szterlingach bez podatku (zakup przez cudzoziemca lub obywatela angielskiego wyjeżdżającego z terenu Wielkiej Brytanii), druga wraz z podatkiem dla obywateli brytyjskich. Dane w nawiasach dotyczą modeli pochodnych.

Wrażenia z jazd samochodami oznaczonymi *) gwiazdką podał w Motorze 49 i 50/63 inż. W. Rychter.

ROVER

The Rover Co. Ltd. Lode Lane, Solihull, Warwickshire, England.



ROVER 2000

ROVER 2000 *) — 4 cyl — 2 l — 90 KM — 8 — 1260 kG — 165 km/godz, 10,1 — 12,8 l/100 km — 1046—1264 funtów.

ROVER 110 — 6 cyl. — 2,6 l — 115 KM — 8,8 — 1520 kG — [illegible]

ROVER 4/72 — 6 cyl. — 2,9 l — 121 KM — 8,75 — 1660 kG — 154 km/godz. — 14—16 l/100 km — 1358—1641 funtów.

ROLLS-ROYCE-BENTLEY

ROLLS-ROYCE

Rolls-Royce Ltd. 14—15 Conduit Street, London W. 1. England.



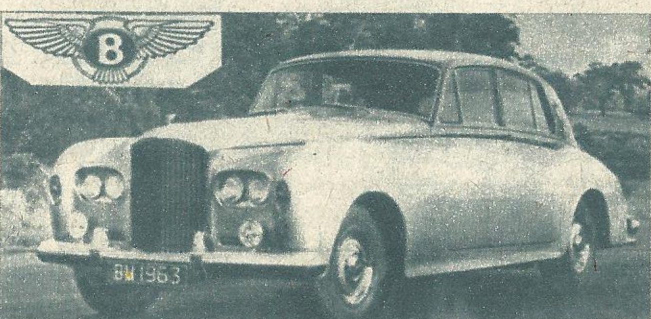
ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III

ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III — V8 — 6,1 l — mocy nie podaje się — 9 — 2110 kG — 180 km/godz. — 19—23 l/100 km — 4565—5517 funtów.

ROLLS ROYCE PHANTOM V — V8 — 6,1 l — mocy nie podaje się — 9 — 165 km/godz. — 22—28 l/100 km — 7305—8827 funtów.

BENTLEY

Bentley Motors Ltd. 14—15 Conduit Street, London W. 1., England.



BENTLEY S3

BENTLEY S3 — V8 — 6,2 l — mocy nie podaje się — 9 — 2108 kG — 190 km/godz — 20—22 l/100 km — 4455—5384 funtów.

JESZCZE O REKORDZIE



Mania bicia rekordów samochodowych czy motocyklowych ostatnio znacznie osłabła. Wytwórnie wolą się reklamować zwycięstwami w różnorodnych rajdach. Z rekordów budzi zainteresowanie jedynie bezwzględny rekord szybkości. Na to jednak nie każda firma może sobie pozwolić.

Poza Anglikami od czasu do czasu zapadają w Europie na rekordową chorobę Francuzi. Ostatnio przeprowadzili oni uwieńczoną powodzeniem próbę pobicia bezwzględnego rekordu szybkości jazdy na dystansie 300.000 km (kilka szczegółów podaliśmy w poprz. nrze Motoru — przyp. Red.). Dlaczego akurat 300.000 km? Otóż na takim właśnie dystansie przed 30 laty przeprowadziła firma Citroen pierwszą próbę przy pomocy wozu „Petit Rosalie". Ustanowiony wówczas rekord szybkości przeciętnej 93 km/godz. podniesiony został obecnie do 106,49 km/godz.

Początkowo cała akcja pomyślana była jako reklamowy dowód doskonałości oleju BP — Longlife. Przy okazji Ford, dostarczający królika doświadczalnego w postaci modelu 12 M, postanowił upiec i własną pieczeń. Sprzedaż Taunusa 12 M, po początkowym okresie większego zainteresowania, nie wzrasta zgodnie z życzeniami producenta. W całej Europie rozpowszechniła się już opinia, że pod obszernym nadwoziem kryje się niezbyt starannie opracowane podwozie. Tylna oś samochodu nie jest prowadzona dostatecznie dokładnie, co oczywiście wpływa na zachowanie się samochodu na zakrętach. Wóz ma silnik widlasty o czterech cylindrach. Aby przy takim układzie uzyskać wyważenie silnika, trzeba było zastosować dodatkowy wałek, napędzany od wału korbowego. Mimo to drgania silnika przenoszą się w wyraźny sposób na nadwozie, gdyż dolne wahacze przedniego zawieszenia nie są połączone z ramą lecz z silnikiem!

Tak więc Ford Taunus 12 M potrzebował pilnie reklamy! Na położonym niedaleko Marsylii zapomnianym torze wyścigowym Miramas zaczęto 10 lipca długotrwałą próbę, a zakończono ją 4 listopada ub. roku. Samochód tankował paliwo co 3 godziny, a poza tym krążył po owalnym gładkim torze długości 5014 metrów z niemal jednakową szybkością, bliską szybkości maksymalnej. Mimo bardzo dużego, przejechanego dystansu, próba nie stanowi więc odpowiednika codziennej eksploatacji przeciętnego samochodu. A wiadomo przecież, że najbardziej niszczące dla silnika są częste rozruchy na zimno.

Ale wróćmy do szczegółów technicznych. Co 4 dni, przeciętnie co 10 tys. kilometrów, zmieniano opony przednie (napędzane), co 7 dni — 18 tys. km, — opony tylne. Olej zmieniano co 15—18 tys. km, w tych samych odstępach czasu silnik otrzymywał nowy komplet świec i styków przerywacza. Co 40 tys. km oczyszczano zawory z nagaru i przeprowadzano ich szlifowanie. Po 100366 km wymieniono pierścień synchronizatora biegów I—II, gdyż uszkadzał tulejki jednego z kół zębatych. Prądnica wymieniona została przy stanie licznika 187.910. Powód: zużyty kolektor.

Łożysko tylnego koła prawego wytrzymało jedynie... 208558 km (próbę przeprowadzano jeżdżąc w lewo, było więc to łożysko bardziej obciążone). Po 258.534 km wymieniono amortyzatory, uszczelniacze tylnego łożyska wału korbowego oraz lewy przegub napędowy. Przy stanie licznika 261.743 założono nowe pierścienie tłokowe, nowy zespół napędu wałka rozrządczego oraz nowy komplet łożysk głównych i korbowodowych.

Katastrofa nastąpiła na kilometrze 284.275. Jeden z kierowców zasnął za kierownicą, co kosztowało ekipę monterów 11 godzin ciężkiej pracy.

Warto dodać, że poza palnikiem acetylenowym, używano jedynie narzędzi i części zamiennych znajdujących się na pokładzie samochodu. Tak bowiem stanowią przepisy międzynarodowe. Na początku próby Taunus woził z sobą tych części aż 200 kG.

Po zakończeniu oficjalnej próby 300.000 km, ekipa jeździła dalej, aż do uzyskania przebiegu 356.430. km — to jest odległości z ziemi do księżyca. Oficjalny rekord wynosi 106,49 km/godz, zaś poprzedni 93 km/godz. Różnica dość mała jak na 30 lat dzielących te dwie próby.

SZYBKOŚĆ ŚREDNIA KM/GODZ

Dystans	Rekord dotychczas.	Nowy rekord Taunusa
120.000 km	106,11	107,66
130.000 km	106,19	107,94
140.000 km	105,70	108,11
150.000 km	105,54	108,09
160.000 km	105,54	108,20
170.000 km	105,18	108,39
180.000 km	104,99	108,37
190.000 km	104,88	108,38
200.000 km	104,77	108,53
210.000 km	92,79	108,41
220.000 km	93,04	108,15
230.000 km	93,23	107,93
240.000 km	93,31	107,85
250.000 km	92,97	107,79
260.000 km	92,89	107,66
270.000 km	93,09	106,96
280.000 km	93,24	107,06
290.000 km	93,30	106,57
300.000 km	93,47	106,49



Ruch uliczny w Mediolanie. *Foto: Edmund Danysz*

P-70 przez 12 krajów (2)

SZUKAM KEMPINGU W WIEDNIU

Najpierw kilka informacji ogólnych. W NBP otrzymuje się pieniądze w walutach krajów, przez które prowadzi trasa, proporcjonalnie do długości przewidywanej trasy. Jest to niewygodne ze względu na sprawdzanie „stanu kasy" podczas podróży i przy planowaniu wydatków. We wszystkich obliczeniach musiałem sprowadzić ceny do „wspólnego mianownika", w tym przypadku do dolara USA. Podając więc informacje dotyczące cen, podaję je równocześnie w walucie miejscowej i w dolarach.

A teraz informacje dotyczące Austrii. Przy wjeździe do Austrii, tak zresztą jak i do innych krajów, obowiązuje ubezpieczenie samochodu (tzw. zielona karta). Przy wwozie pieniędzy (szylingów i walut obcych) nie ma żadnych ograniczeń, natomiast z Austrii można wywieźć tylko do 10 000 szylingów. Ceny benzyny są następujące: normalna benzyna kosztuje 3,10 Schil. za litr, Super — 3,70. (W dolarach będzie to za normalną 0,12 dol., Super 0,15 dol.).

W porównaniu z innymi krajami w Austrii nie ma dużej ilości kempingów. Istniejące, prowadzone przez różne organizacje lub zarządy miast, są na ogół urządzone niemal lu- [illegible] skromnie, a nawet prymitywnie. Na koszt noclegu składa się opłata od osoby 4—6 Schill — (0,16—0,24 dol.), (dzieci zwykle połowę) i od pojazdu — samochód 3—4 Schill, motocykl 1,50—3 Schill. Ewentualnie dochodzą jeszcze koszty korzystania z kuchenki gazowej lub gorącego natrysku.

Granicę węgiersko-austriacką przejechałem po południu, więc w Wiedniu znalazłem się w godzinach największego nasilenia ruchu. Pierwszym moim zadaniem było znalezienie kempingu, co naprawdę okazało się niełatwe. Przed wyjazdem z Polski zgromadziłem sporo materiału informacyjnego, wśród którego znalazły się plany Wiednia z zaznaczonymi kempingami. Niestety zorientowanie się w plątaninie ulic (na narożnikach ważniejszych skrzyżowań, zwykle brak tablic z nazwą ulic) i do tego przy „zwariowanym" ruchu pojazdów, było niemożliwe. Korzystałem więc z informacji na stacjach benzynowych. Okazało się, że część kempingów już nie istnieje, a co do istniejących, to tak mnie nieudolnie poinformowano, że musiałem przejechać przez cały Wiedeń „wzdłuż i wszerz". Ostatecznie znalazłem bardzo przyjemny kemping, pozostający pod zarządem miasta, na Hütelbergstrasse (dwa kempingi, jeden obok drugiego).

Na tym kempingu spotkałem pierwszych Polaków. Wracali z Włoch, narzekali na pogodę (lało przez 3 tygodnie) i przestrzegali mnie przed pozostawianiem samochodu bez opieki. Gdzieś we Włoszech spotkali rodaków zupełnie ogołoconych. Takie ostrzeżenia towarzyszyły mi prawie przez całą drogę.

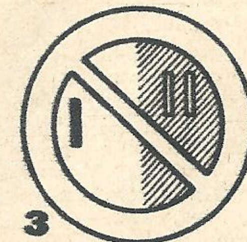
Przy wyjeździe z Wiednia musiałem kupić benzynę, a więc musiałem zdecydować, w jakich stacjach benzynowych mam się zaopatrywać. Problem jest dosyć istotny, ponieważ każda firma w ramach ostrej walki konkurencyjnej oferuje bezpłatnie swoim klientom różne usługi i... różne materiały informacyjno-turystyczne. Na przykład ARAL daje mapę samochodową 1:750 000, OROP mapę 1:1 000 000, a SHELL mapy 1:500 000 (dla Austrii 6 map).

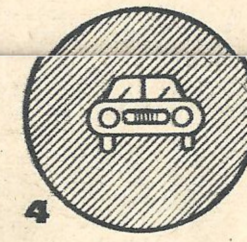
Każda z tych map ma swoje zalety: na jednej są zaznaczone obiekty turystyczne, na innej wzniesienia dróg, tablice odległości [illegible] przejrzyste plany przejazdu przez większe miasta. Ponieważ na podstawie posiadanego materiału orzekłem, że najbardziej odpowiada mi mapa z podziałką 1:500 000, wybrałem Schella i dostałem mapę 3 i 4 okręgu (w stacji benzynowej Shell otrzymuje się mapę tego okręgu, do którego należy stacja lub tego, który jest najbliższy). Na każdej mapie Shell jest podany schematyczny podział danego kraju na okręgi. Żeby uzyskać komplet materiału informacyjnego, trzeba kupować benzynę w odpowiednich miejscowościach.

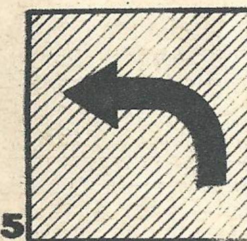
Wjazd „Petką" na Semmering odbył się bez obawy o to, że niespodziewanie zagotuje się woda w chłodnicy — zainstalowany termometr spełnił swoje zadanie. Do granicy włoskiej dojechałem bez przeszkód. Po drodze nocowałem na prywatnym kempingu w uroczej miejscowości Friesach.

1 

2 

3 

4 

5 

1. Minimalna szybkość pojazdu 30 km/godz. (białe na niebieskim tle)

2. Stop, pierwszeństwo dla autobusu (biały trójkąt na czerwonym tle)

3. Po stronie cyfry I zakaz postoju w dni nieparzyste, po stronie cyfry II (na niebieskim polu) — w dni parzyste. Obwódka czerwona

4. Droga przeznaczona wyłącznie dla samochodów (na niebieskim tle)

5. Interesujący obiekt turystyczny (w tym przypadku prosto i na lewo) — na żółtym polu

CO CZEKA TURYSTĘ WE WŁOSZECH

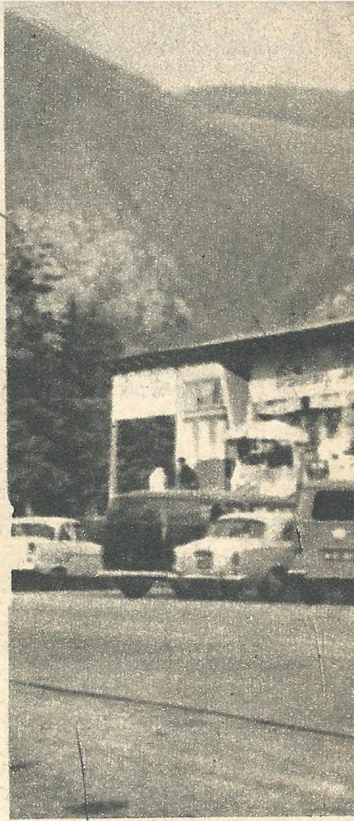
Na granicy austriacko-włoskiej odprawa celno - paszportowa odbywa się bez wychodzenia z samochodu (podjeżdża się do odpowiednich „okienek"). Celnik włoski sprawdza „zieloną kartę"*) i informuje, że 50 metrów dalej znajduje się placówka automobilklubu, w której można kupić czeki benzynowe.

W większości krajów, przez które przejeżdżałem, obowiązuje deklarowanie wwożonych walut obcych (dane wg broszurki, „Change et voyage", wydanej przez Union de Banques Suisses — 1963). W praktyce nikt takiej deklaracji nie wymaga, a moim chęciom złożenia deklaracji towarzyszyło zawsze wzruszenie ramion, wynikające zapewne z mizernej zawartości mojego portfela. A więc zgodnie z obowiązującymi przepisami: wwóz lirów do Włoch bez ograniczeń, wywóz 50 000. Waluty obce: wwóz bez ograniczeń, deklaracja obowiązkowa, wywóz do wysokości kwoty zadeklarowanej.

Według oficjalnych danych, kempingów zrzeszonych w Federazione Italiana del Campeggio e del Caravanning, było w r. 1962 656, a w r. 1963 liczba ta wzrosła do 723.

Przepisy ruchu drogowego w zasadzie nie odbiegają od naszych. Niektóre znaki drogowe mogą być

Parkina





W obronie Matuzalemów

Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu na zatłoczonych szosach Europy wzrasta z każdym rokiem. Wraz z rozwojem motoryzacji rośnie także ilość wypadków drogowych. Podjęcie niezbędnych środków zapobiegawczych, przeciwdziałanie wypadkom — to problem, któremu poświęca się coraz więcej uwagi we wszystkich krajach.

We Francji problem wypadków jest nie mniej palący niż gdzie indziej. (Według informacji Ministerstwa Robót Publicznych i Transportu, w okresie week-endu 1—3 listopada 1963 r. w wypadkach drogowych zostało zabitych 100 osób a 1.200 osób rannych). Powołano tu ostatnio specjalną komisję, która opracowuje reformę zasad wydawania praw jazdy. Tendencje przygotowywanej reformy idą m. in. w kierunku pewnych ograniczeń. (Postuluje się np. zakaz prowadzenia samochodu przez osoby, które ukończyły 75 lat życia lub mają ewent. osłabienie wzroku i słuchu, zwolniony refleks itp).

Ten właśnie problem wywołał bardzo żywą dyskusję w prasie francuskiej i lawinę listów od kierowców... w podeszłym wieku, którzy nie mogą sobie wyobrazić rozstania z kierownicą swego samochodu. Z korespondencji, która napłynęła do czasopisma „Monde", warto przytoczyć fragmenty ciekawszych listów:

„Mam 81 lat — pisze jeden z czytelników — i posiadam prawo jazdy z 1906-go roku. W ciągu mego życia przejechałem 1.500.000 km bez żadnego wypadku i z tego tytułu przyznano mi nawet „Złotą Palmę" (odznaczenie, które otrzymują we Francji kierowcy, nie mający wypadku w okresie co najmniej 20 lat). Oczywiście, jeżdżę bardzo rzadko w nocy i stosunkowo niewiele w samym Paryżu. Na podstawie wieloletniego mego doświadczenia mogę powiedzieć, że kierowcy im starsi — tym są ostrożniejsi. Często obserwuję młodych, jak pędzą po bulwarach z szybkością 80 km/godz... Dlaczego więc — zgodnie z projektem nowych przepisów — ma się pozbawić prawa prowadzenia samochodu ludziom, którzy ukończyli 75 rok życia?".

Według statystyki francuskiej policji drogowej — pisze dalej ten sam czytelnik — liczba wypadków spowodowanych przez kierowców młodych jest większa, niż liczba wypadków spowodowanych przez kierowców starszych.

W roku 1961 np ilość wypadków, spowodowanych przez kierowców w różnym wieku, kształtowała się jak następuje: od 15 do 24 lat — 15.936 wypadków, 25 do 34 lat — 37.733, 35 do 44 lat — 26.621, 45 do 54 lat — 18.263, 55 do 64 lat — 10.610, ponad 65 lat — 3.609. (Oczywiście cyfry te należy oceniać z zastrzeżeniem, ponieważ nie jest tu podany stosunek procentowy, np. ilość wypadków przypadających na 100 kierowców w każdej grupie wieku. Kierowców starszych jest na pewno mniej niż młodych, jednak nawet liczby bezwzględne świadczą, że



równo na małych, przydrożnych stacjach benzyno-
ch, jak i na znajdujących się przy wielkich auto-
adach nie widać kolejek. *Foto: B. Pindelski*

Polaków niezrozumiałc
pokazano je na rysun-
Znakowanie dróg bar-
dobre, mimo to mia-
pewne trudności i po-
kowo trochę błądziłem.
iecznie muszę wspom-
i o tym, że przywo-
cy gest policjanta wy-
a tak, jak by kazał on
ć się (szybki ruch ręki
siebie" i powolny ruch
rotny). Oczywiście od
miałem nieporozu-
nie i zamiast podjechać
milicjanta, zacząłem
cofać. Na szczęście
ńczyło się na śmiechu.

utostrady są dla jed-
n kierowców „dobre",
la drugich „złe". Po
stu, zanim zdecyduje-
czy jechać autostradą,
szosą, musimy rozpa-
ć zalety i wady — po
stu musimy wiedzieć,
go chcemy. Mnie się nie
szyło, więc jeździłem
ami, przecież zwiedza-
kraj. Z autostrad ko-
stałem tylko kilka razy
na krótkich odcinkach.
eba pamiętać o tym, że
Włoszech płaci się za
ejazd autostradami. Je-

dynym wyjątkiem jest 28 km odcinek „bezpłatnej autostrady" Rzym — Lido di Roma.

Również i we Włoszech firmy sprzedające materiały pędne zawzięcie konkurują z sobą. Przejawami tej konkurencji jest m. in. troska o turystę zagranicznego.

Jednym z ważniejszych problemów dla turysty jest dobry i możliwie kompletny materiał informacyjny i... informacja o tym, gdzie i jakie materiały informacyjne można uzyskać. We Włoszech większość firm daje do dyspozycji turysty tylko mapę dróg, Shell natomiast:

- mapę samochodową Włoch 1:1 250 000 z tablicą odległości i cennikiem za przejazd autostradami,
- mapy 8 rejonów Włoch w skali 1:500 000 z krótkim przewodnikiem kilkujęzycznym (patrz rys.),
- plany Turynu i Rzymu z krótkim przewodnikiem,
- plany turystyczne Florencji, Genui, Mediolanu, Neapolu, Rzymu, Turynu i Wenecji z krótkim przewodnikiem,
- plany przejazdu przez miasta: Bari, Brindisi, Bolonia, Brescia, Cagliari, Padwa, Ravenna, Siena, Triest i Werona (plany wystarczająco dokładne do ułatwienia zwiedzania, z zaznaczonymi zabytkami, parkingami itp.).

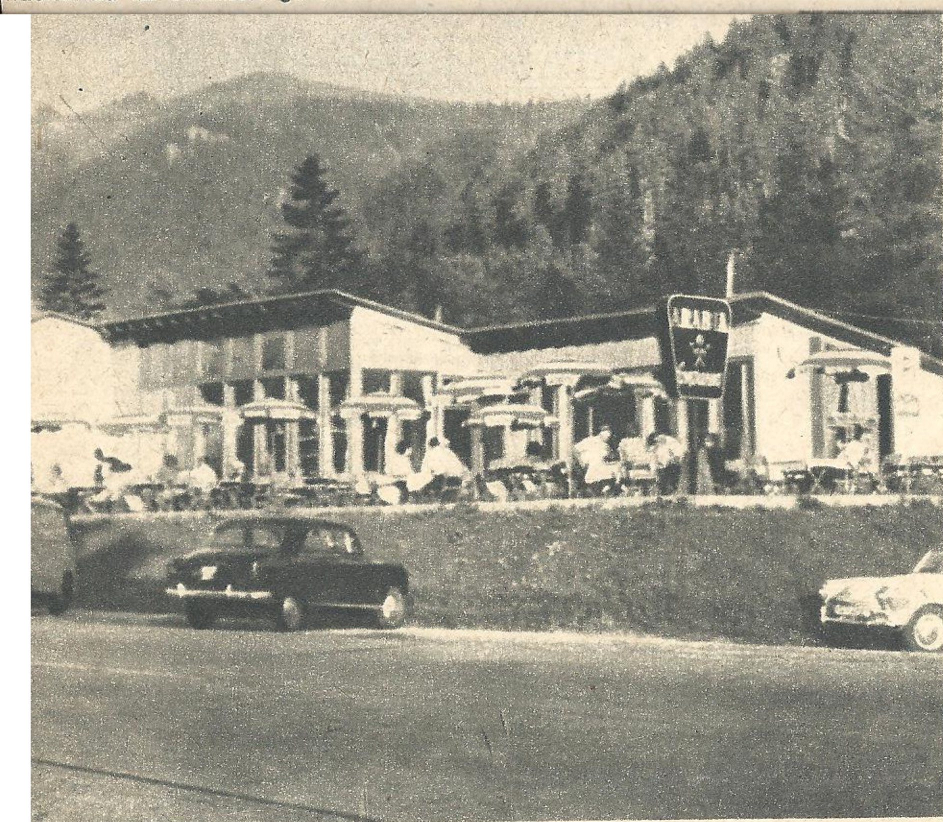
Nie chodzi tu o reklamę firmy Shell, ale o zorientowanie Czytelnika w tym, co stoi do jego dyspozycji (ja nie wiedziałem o tym i np. we Florencji chodziłem bez planu miasta, a mogłem go przecież otrzymać bezpłatnie). Wydaje mi się, że w walce konkurencyjnej o turystów Shell pobił inne firmy „na głowę".

Stacji benzynowych we Włoszech jest mnóstwo, dosłownie na każdym kroku, przeważnie bez kolejki tankujących samochodów, więc zakup paliwa następuje „natychmiast". Wybiera się przecież tę stację, na której jest mało tankujących pojazdów. Kto ma samochód z wlewem do paliwa na zewnątrz, ten zakupuje paliwo bez wysiadania z wozu. Wszystkie stacje benzynowe dysponują dwoma gatunkami benzyny, a mieszanką dla dwusuwów i olejem napędowym tylko niektóre.

STEFAN KATARZYNSKI

***) Oprócz „zielonej karty" trzeba mieć trójkąt ze szkiełek odblaskowych, który w razie przymusowego zatrzymania w nocy ustawia się na drodze obok samochodu. Nikt o tym nie informuje i nikt tego nie sprawdza — dowiedziałem się o tym obowiązku znacznie później.**

kawiarnia na Semmeringu w Austrii. Foto: Broczkowski



wypadków wyraźnie
wśród kierowców
ych).
czytelnik „Monde"
mina, że według sta-
i szwedzkiej z r. 1959
onie Sztokholmu współ-
k wypadkowości wśród
wców w wieku 18—19
ynosił 0,5, podczas gdy
kierowców liczących
70 lat — tylko 0,1. Z
h szwedzkich wynika,
erowca 70-letni spowo-
średnio 5 razy mniej
dków niż kierowca 18-
i 1,5 razy mniej niż
wcy w wieku 30—50 lat.
prasowej dyskusji na
sposobów zwiększenia
eczeństwa jazdy kierow-
— znalazły się również
głosy. Np. niektórzy
nicy są zdania, że po-

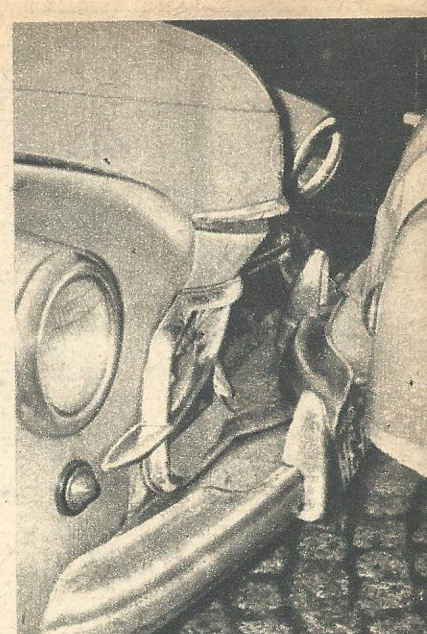
winnó się zabronić prowadzenia samochodu... kobietom, ponieważ często brak im refleksu, a także... zakochanym, którzy często wpadają w zamyślenie o obiekcie swoich westchnień, zapominając o koniecznej ostrożności, a jeżeli jadą razem — wydaje im się często, że są sami na drodze.

Inni uczestnicy dyskusji uważają, że nie powinno się wydawać prawa jazdy różnym „gwiazdom" tj. ludziom znanym i popularnym w społeczeństwie np. artystom, sławnym pisarzom etc. Dla tego typu ludzi wypadek — bez względu na smutne jego nieraz konsekwencje — jest często okazją do rozgłosu i reklamy. Często są oni prawdziwymi „piratami drogowymi" — przez nonszalancję, lekceważenie przepisów, niedostateczne wyszkolenie w zawodzie kierowcy.

Prasa paryska prowadzi dyskusję „z przymrużeniem oka" w iście francuskim, żartobliwym stylu. W istocie rzeczy problem nie jest wcale błahy i kwestia fizycznej i psychicznej zdolności kierowcy do prowadzenia samochodu oraz wpływu różnych cech psychofizycznych człowieka na skłonność do wypadków jest od kilku lat przedmiotem badań psychologów. W Polsce zagadnieniem tym zajmuje się Ośrodek Badań Transportu Samochodowego w Warszawie.

ALINA ORZECHOWSKA

Zderzenie przy 90 km/godz. = 250 kG bomba z wysokości 2000 metrów



A oto spotykane często skutki mniej niebezpiecznej, ale zawsze groźnej jazdy tuż za samochodem jadącym przed nami.
Foto: Jerzy Sokołowski

— Wleczesz się jak żółw na pogrzeb...

— Przecież jedziemy rzetelną dziewięćdziesiątką, nie czujesz, że tył już nieco nosi, o poza tym ślisko.

— Eeee... masz jeszcze tyle miejsca do deski! Nudno!

Różnie kończą się takie rozmowy. Niektóre nie mają już dalszego ciągu. Dobrze jeśli zwolennik i przeciwnik nadmiernej szybkości mogą dokończyć wymiany poglądów w szpitalu.

Ciekawe co na temat niektórych „skutków szybkości" mówią naukowcy. Oto ostatnio specjaliści niemieccy podali dokładną analizę tego co się dzieje, gdy samochód o ciężarze 1.200 kG (np. Opel Kapitan) uderza w grube drzewo, jadąc z szybkością 90 km/godz. Posługiwali się przy tym różnorakimi przyrządami, filmem itp.

Zaczęto od wyliczenia, jak wielką będzie siła uderzenia przy takiej kraksie. Nie wygląda to zachęcająco: gdy 1.200 kG pędzi drogą z szybkością 90 km/godz i uderza w drzewo, odpowiada to sile uderzenia w ziemię bomby o ciężarze 250 kG, zrzuconej z wysokości 2.000 metrów. Sam moment zderzenia trwa nie dłużej niż siedem dziesiątych sekundy.

A oto jak wygląda zderzenie w poszczególnych fazach.

PIERWSZA 0,1 SEKUNDY po uderzeniu: zderzak, osłona chłodnicy, chłodnica są już zgniecione, a wszystko to, co jest pomiędzy chłodnicą i kadłubem silnika, jest już zdeformowane. Ciężar kierowcy w tym ułamku sekundy wynosi już 170 kG, a mówiąc bardziej obrazowo kierowca rzucony jest do przodu z siłą równą 170 kG.

W CZASIE 0,2 SEKUNDY po zderzeniu tzw. twarde części z przodu wozu, jak oś przednia i silnik, doszły już do drzewa. W tym momencie tył samochodu ma znacznie większą szybkość niż przód, a więc zaczyna się też łamać nadwozie. Ciężar kierowcy wynosi już 120 kG. Jego nogi, które w chwili zderzenia były z przodu, są gwałtownie odepchnięte do tyłu i na ogół łamią się.

0,3 SEKUNDY. Ciało kierowcy leci dalej w przód, uderzając w deskę rozdzielczą. Pęka wał kierownicy.

0,4 SEKUNDY. Kierowca uderza miednicą w koło kierownicy.

0,5 SEKUNDY. Przednia część pojazdu stoi już bez ruchu, natomiast tył wozu „jedzie" jeszcze z szybkością około 50 km/godz. Boczne ściany nadwozia „składają" się, tył samochodu „staje dęba". W tym momencie ciężar kierowcy wynosi już około 1.000 kG, jego ciało wbite jest w wał, a koło kierownicy wypchnięte jest przez szybę przednią.

0,6 SEK. Kierowca jest na ogół martwy. Chyba, że jechał w pasie bezpieczeństwa, albo też splot jakichś przyczyn złagodził siłę uderzenia.

0,7 SEK. Tył pojazdu także już stoi bez ruchu.

Cóż do tego makabrycznego opisu można jeszcze dodać? Chyba to, że 90 km/godz jest szybkością stosowaną często. Na szlakach głównych i autostradach niemal z reguły jeździ się powyżej setki, a kto ma pod nogą odpowiednią ilość KM, wyciąga 120 albo i więcej. Ale już przy 90 km/godz (jakże często spotykanych) zderzenie wyzwala siły, którym żaden materiał ani żaden człowiek nie są w stanie podołać.

Oczywiście w praktyce nie zawsze jest tak tragicznie, jak w omówionym przykładzie, gdzie wszystkie elementy negatywne uwzględnione były w 100%. To prawda, że sprawny kierowca, widząc przeszkodę, usiłuje się ratować, zdejmuje nogę z gazu, [illegible] udaje mu się zmniejszyć siłę uderzenia. Właściwa reakcja przed przeszkodą daje kierowcy pewien procent szans na zmniejszenie skutków katastrofy. Jest to jednak niewielki procent szans. W najszczęśliwszym przypadku kierowca zdoła wytracić nie więcej niż 10—20 km/godz. szybkości przed przeszkodą, a pozostałe 80—70 km/godz. zwykle wystarczą aby sytuacja była tragiczna.

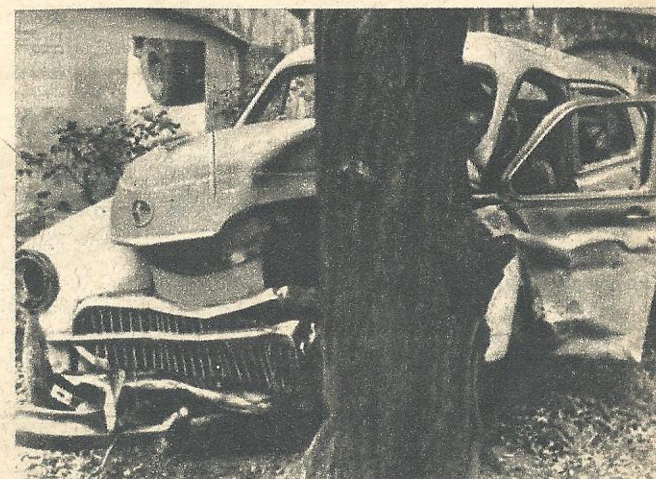
Jeszcze jedna uwaga na marginesie. Na drogach o silnym natężeniu ruchu, w gęstym strumieniu pojazdów, zdarzają się i to nierzadko, uderzenia w tył wozu przy nagłym zmniejszeniu szybkości samochodu jadącego przed nami. Skutki takiego zderzenia, nawet przy dużej szybkości naszego pojazdu, są z reguły znacznie mniej drastyczne niż przy uderzeniu w przeszkodę stałą... Oczywiste, ponieważ pojazd, w którego tył uderzamy znajduje się w tym samym kierunku ruchu co i nasz samochód, a więc szybkość naszego wozu — uderzającego mierzy się inaczej.

Ważna jest w takim przypadku różnica szybkości obu pojazdów w momencie zderzenia, ciężar samochodu uderzającego i uderzanego itp. czynniki. Wypadkowa szybkości przy uderzeniu w strumieniu pojazdów zwykle nie przekracza 15 km/godz., a raczej grawituje około 10 km/godz. i niżej. Ale i taka szybkość zwykle wystarczy, aby na tyle uszkodzić nasz pojazd, że dalsza jazda okaże się niemożliwa, nie mówiąc o tym, że może okazać się potrzeba zmieniania wielu okładów, aby wessał się potężny guz na czole.

Tę ostatnią uwagę poświęcamy tym kierowcom, którzy za punkt honoru uważają jazdę tuż, tuż za samochodem jadącym z przodu. Tacy amatorzy „krótkiego ogona" są i wśród naszych kierowców ciężarówek. Taka zabawa często kończy się zderzeniem, wtedy krzyki, awantura, straty, ciąganie po sądach a nieraz i tragedia. W Polsce nie ma na razie zbyt wielu takich odcinków dróg, gdzie tego rodzaju igraszki można zaobserwować. Ale już zdarzają się. Polecamy obserwacji np. odcinek drogi Gdańsk — Gdynia i dalej na Redę, zwłaszcza w okresie pełnego sezonu.

No cóż, wszelkiego rodzaju „ścigantom" życzymy szerokiej drogi i drzew z gumy nad rowami. Co prawda przy odpowiedniej szybkości drzewo nie jest niezbędne — wystarczy cielak niespodziewanie wyskakujący z rowu na drogę, baran albo nawet prosiak. A więc jeszcze raz: **kierowca musi mieć oczy z każdej strony.**

opr. T. Gr.



Wprawdzie nie jest to pełne, czołowe uderzenie w drzewo, ale skutki jego nie wiele odbiegają od opisywanych w artykule. Fot. J. Trembecki



Ryszard Kukieła na trasie XXI Międzynarodowego Rajdu Tatrzańskiego.
fot. S. Kubiak

RAJDY, CROSSY, WYŚCIGI

STARTY MISTRZÓW MOTOCYKLOWEJ KIEROWNICY

Projekt tegorocznych startów naszych motocyklistów, przewiduje szereg bardzo interesujących, a także trudnych imprez tak w kraju jak i zagranicą. Niektóre z nich po raz pierwszy figurują w kalendarzu sportowym, inne, jak np. Szkocka Sześciodniówka, są ponowną próbą — zasługującą zresztą na gorące poparcie — zmierzenia sił polskich rajdowców z najlepszymi europejskimi jeźdźcami.

Niektóre terminy ulegną być może przesunięciu a z udziału w pewnych zawodach będziemy musieli zrezygnować z uwagi na szczupły portfel. Plany wyjazdowe skomplikować mogą także trudności sprzętowe, które stały się już, jak gdyby cyklicznym zjawiskiem w naszym sporcie. Ale chyba mimo to warto zapoznać się z projektami na temat startów rajdowców, crossowców i zawodników dyscypliny wyścigowej.

A więc sezon rozpocznie się od zgrupowania kadry motocyklowej na obozie kondycyjnym, który trwać będzie od 1 do 14 marca. Już w tydzień po tym terminie rajdowcy udadzą się na pierwsze tegoroczne galopy do Senny w NRF.

W dniu 5 kwietnia stołeczni sympatycy rajdów będą mogli obejrzeć I eliminację mistrzostw Polski. Tradycyjny międzynarodowy rajd terenowy w Zschopau z udziałem czołowej grupy naszych jeźdźców rozegrany zostanie w dniach 12—13 kwietnia. Pierwsza tegoroczna eliminacja crossowych mistrzostw Polski, przewidziana jest na 26-go, a jej miejscem będzie znana szczecińska trasa. W tym samym dniu kilku naszych reprezentantów stanie na starcie wyścigu trawiastego w Ludwigslust (NRD).

Nie wiadomo dotąd gdzie ulokować pierwszą eliminację wyścigowych motocyklowych mistrzostw Polski, ustalono jednakże, iż powinna się ona odbyć 3 maja. Bardzo poważnym zamierzeniem ze strony władz sportowych, jest chęć wysłania czołowych polskich rajdowców na Szkocką Sześciodniówkę do Edynburga. Udział zawodników kadry poza korzyściami sportowymi, pozwoliłby także na zorientowanie się w poziomie naszych najlepszych terenowców na tle europejskiej czołówki rajdowej. Start Polaków na szkockich skalistych trasach ma dla nas w perspektywie Rajdu Tatrzańskiego i potem Sześciodniówki (NRD) ogromne znaczenie. Niestety, jak dotąd z niepojętych dla nas przyczyn wyjazdy polskich rajdowców nie dochodziły do skutku.

Jeśli w grę wchodzą względy dewizowe, to już raczej należałoby zrezygnować z innego wyjazdu na zachód, a start w trudnej Szkockiej Sześciodniówce (4—9 maja) utrzymać.

Fragment zeszłorocznego motocrossu w Kielcach, będącego eliminacją do mistrzostw świata kl. 250.

Pierwsze galopy crossowców w tegorocznych mistrzostwach świata klasy 250 odbędą się w Holicach (Czechosłowacja) w dniu 10-go. W tym samym dniu polscy reprezentanci spotkają się z europejską czołówką na trasie wyścigu trawiastego w Teterow (NRD). Drugą eliminację crossowych mistrzostw Polski, organizuje Okręg PZM Kraków, na popularnej już nowohuckiej trasie. Impreza ta zaplanowana jest na 17-go maja. W dniu 24-go rozegrają drugą eliminację wyścigowych mistrzostw Polski motocykliści, jednak w tej chwili nie wiadomo jeszcze kto podejmie się organizacji tej imprezy.

Termin 27—31 maja zarezerwowali rajdowcy na jedną z ważniejszych europejskich imprez, jaką jest austriacki Alpenfahrt, którego baza mieścić się będzie w Velden.

W maju projektuje się poza tym zorganizowanie jakiejś centralnej imprezy popularno sportowej. Termin i miejsce tych zawodów podamy w okresie późniejszym.

Po raz drugi w tym roku na mistrzostwach Polski spotkają się rajdowcy w Karpaczu w dniach 6—7 czerwca, zaś czołówka jeździecka dyscypliny wyścigowej uda się do ZSRR aby wziąć tam udział w dwóch tradycyjnych już imprezach międzynarodowych na torach Tallina i Rygi. Oba wyścigi odbędą się w terminach 7—18 czerwca. Organizatorem trzeciej eliminacji crossowych mistrzostw Polski 14 czerwca jest PZM Olsztyn.

Ostatnią trudną międzynarodową próbą przed Rajdem Tatrzańskim jest Rajd Terenowy w Bergamo (Włochy). Jest to stały, żelazny punkt w kalendarzu naszych zawodników. Pomijając stronę sportową tego wartościowego kontaktu trzeba dodać, że w ramach rewanżu za start Polaków na trasach Bergamo — mamy zapewniony udział atrakcyjnych rajdowców włoskich w Rajdzie Tatrzańskim.

I wreszcie ostatnią ogólnokrajową imprezą motorową czerwca, będzie trzecia eliminacja wyścigowych mistrzostw Polski. Tym razem emocje wyścigowe przeżyją kibice lubelscy. Zawody odbędą się w dniu 28-go.

W pierwszą lipcową niedzielę z udziałem zawodników zagranicznych, rozegrany zostanie w Poznaniu wyścig trawiasty o Złoty Kask, a 11-go eliminacja rajdowych mistrzostw Polski w Bielsku. Tygodniowe zgrupowanie zawodników przed Rajdem Tatrzańskim w Zakopanem przewidziane jest na 15—23 lipca. Przed tym jeszcze 19-go w Opolu odbędzie się czwarta eliminacja wyścigowych motocyklowych mistrzostw Polski, a crossowcy w tym samym dniu wezmą udział w eliminacji do mistrzostw świata klasy 250 w Moskwie. I wreszcie w dniach od 23—25 czołowa polska impreza — Rajd Tatrzański, a 26 crossowe mistrzostwa świata klasy 250 w Kielcach lub Szczecinie.

Sierpień naszpikowany jest mnóstwem imprez krajowych i zagranicznych. Już 2 sierpnia kilku naszych reprezentantów weźmie udział w wyścigu ulicznym w Piestanach (CSRS), a czołówka crossowców walczyć będzie w Apolda (NRD) o punkty w crossowych mistrzostwach świata klasy 250. Czwarta eliminacja crossowych mistrzostw Polski odbędzie się 9-go w Gdyni. Następnie trzy starty zagraniczne: rajdowców w 3-dniowym rajdzie w Strakonicach (CSRS) 14—16 sierpnia, oraz w dniu 16-go crossowców w międzynarodowej imprezie w Sofii, a mistrzów wyścigowej kierownicy w NRD. Piąta eliminacja crossowych mistrzostw Polski w dniu 23-go rozegrana zostanie na trasie kieleckiej lub szczecińskiej. Zawodnicy polscy wezmą także udział jak co roku w Grand Prix Brna 30-go sierpnia, a w tym samym terminie rajdowcy spotkają się w Kazimierzu na piątej eliminacji do mistrzostw Polski.

W dniu 6-go września motocykliści uczestniczyć będą w Grand Prix Budapesztu i wyścigu trawiastym w Pardubicach. Termin od 13—16 przewidziany jest na zgrupowanie rajdowców przed sześciodniówką. Ten wielodniowy rajd międzynarodowy odbędzie się 21—26 września w Oberhof (NRD). Przed tym jeszcze czołówka naszych crossowców wystartuje w dwóch międzynarodowych imprezach zagranicznych — 22 w Brasov (Rumunia) i 27 w Budapeszcie. Piąta eliminacja wyścigowych mistrzostw Polski przeprowadzona zostanie 27 w Tychach. Poza tym we wrześniu ma się jeszcze odbyć ogólnopolska impreza o charakterze popularno-sportowym.

W październiku, a więc na zakończenie sezonu rajdowcy zakończą boje o mistrzowskie tytuły szóstą eliminacją na kieleckiej trasie w dniu 3—4, a crossowcy w Zabrzu także na szóstej eliminacji w dniu 11, wyłonią mistrzów Polski w poszczególnych klasach.

Dużym wydarzeniem sportowym będzie zapewne 24-godzinny wyścig, zaplanowany na miesiąc październik.

Oto projektowany zestaw startów polskich crossowców, rajdowców i zawodników dyscypliny wyścigowej w nadchodzącym sezonie. Oczywiście niezależnie od wspomnianych tu imprez, odbędzie się mnóstwo zawodów okręgowych oraz innych imprez o charakterze lokalnym. Wynika z tego, iż sezon 1964 zapowiada się w sporcie motocyklowym bardzo interesująco.

K.

CENNA INICJATYWA

Komisja Sportu CRZZ — jeszcze w roku ubiegłym powołała do działalności Społeczną Komisję Motorową. Zespół ten składa się z działaczy-fachowców dyscyplin motorowych i jest organem opiniodawczym Rady Kultury Fizycznej i Turystyki CRZZ.

Do zadań komisji należy m. in. zatwierdzanie rocznego kalendarza imprez międzynarodowych, krajowych oraz zgrupowań finansowanych z budżetu CRZZ.

A oto dalsze ważniejsze zadania komisji:

- **Ustalenie reprezentacji CRZZ na imprezy krajowe i zagraniczne.**
- **Współpraca z komisjami sportowymi przy Radach KFiT WKZZ, przy Zarządach Głównych Zw. Zaw. i nadzór nad działalnością fachowych sekcji sportowych.**
- **Opiniowanie i współdziałanie z Komisją Finansową Rady KFiT CRZZ w zakresie ustalenia wysokości dotacji na działalność podległych ogniw sportowych.**
- **Przedstawienie wniosków w sprawie wyróżnień, nagród, odznaczeń dla działaczy, zawodników i trenerów a także i klubów sportowych Zw. Zaw.**

Do składu Komisji weszli: T. Marciniak — przew., J. Jędrzejczak — sekretarz, A. Dąbrowski, S. Fortuński i R. Słowiecki.

Na dotychczasowych posiedzeniach dyskutowano wspólnie z federacjami m. in. problemy zabezpieczenia finansowego klubów motorowych i żużlowych. W najbliższych planach przewiduje się omówienie zagadnienia turystyki motorowej w zakładach pracy.

Trudno w obecnej chwili ocenić pracę tej Komisji, jednak fakt zainteresowania się sprawami sportu motorowego przez takiego gestora jakim jest CRZZ, uznać należy za niezmiernie cenną inicjatywę związkowych działaczy sportowych.

(BK)

WYŚCIGI MOTOCYKLOWE W 1964 ROKU

Kto powstrzyma japońską ofensywę?

Rodezyjczyk Jim Redman jest asem atutowym Hondy. Zeszłoroczny mistrz świata należy do najszybszych jeźdźców na świecie.



Już wkrótce, bo 2 lutego br. rozpoczną wyścigowe boje motocykliści. W Daytona (USA) na tamtejszym torze odbędzie się pierwsza eliminacja do mistrzostw świata. Impreza ta zgromadzi na starcie całą światową elitę w tej dyscyplinie sportu.

Sądzę, iż warto chyba przed nadchodzącym sezonem dokonać przeglądu sił, zajrzeć do stajni wyścigowych poszczególnych zakładów. Zwłaszcza japońskie marki motocykli, pozostające od kilku lat w ofensywie będą się przedstawiać wyjątkowo interesująco w tym układzie. Zacznijmy od najmniejszej klasy, w której do niedawna jeszcze notowano hegemonię jeźdźców i marek starego kontynentu. Zakłady Honda obsadzą klasę 50 i 125 cm³ Luigim Taveri. Ten szwajcarski zawodnik znany na torach wyścigowych całego świata, wygrał ostatnią zeszłoroczną eliminację i wywalczył dla barw Hondy mistrzowski tytuł w klasie 125 cm³. Obok doskonałego Szwajcara, Honda zaangażowała na tegoroczny sezon Rodezyjczyka J. Redmana. Zeszłoroczny dwukrotny mistrz świata przewidziany jest do startów w klasach 250 i 350 cm³. Poza tym wymieniony duet wzmocniony będzie doskonałym Irlandczykiem T. Robbem, który po okresie sukcesów, przechodził w ubiegłorocznym sezonie wyraźny kryzys. Oczywiście w zespole Hondy znajdą się również czołowi jeźdźcy japońscy.

Całemu fabrycznemu zespołowi zawodników towarzyszyć będzie jak zwykle dotąd, pełna ekipa wysoko kwalifikowanych mechaników.

Następna japońska marka Yamaha, zaangażowała na cały tegoroczny sezon Anglika F. Reada. Obok tego zawodnika w barwach Yamaha wystartują najprawdopodobniej, dwaj równie doskonali jeźdźcy: Anglik A. Sheperd i Kanadyjczyk M. Duff. Obaj zawodnicy decyzję o zmianie barw fabrycznych podjęli w wyniku tego, iż angielskie zakłady motocyklowe AJS, Norton i Matchless zaprzestały produkcji sprzętu wyczynowego.

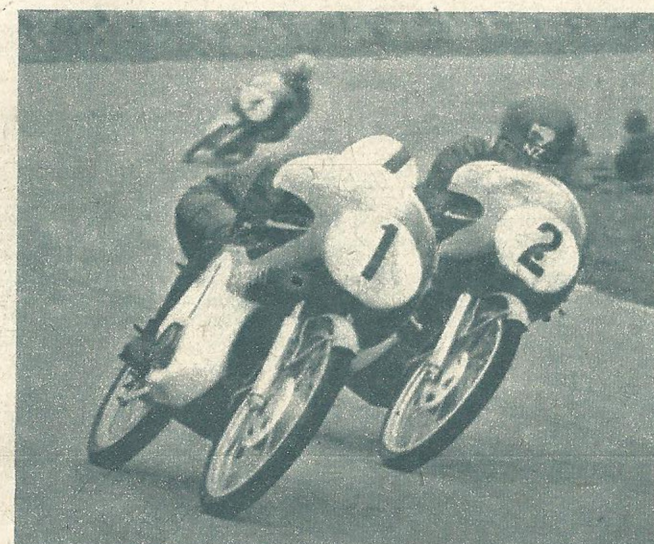
Trzecie z kolei japońskie zakłady motocyklowe Suzuki zabrały się raźno do montowania ekipy fabrycznej jeszcze w roku ubiegłym. Natychmiast po zeszłorocznej ostatniej eliminacji, podpisano kilka kontraktów. I tak w barwach Suzuki pojedzie w tym roku Nowozelandczyk H. Anderson, Kanadyjczyk F. Peris, Austriak B. Schneider i Niemiec E. Degner. Dwukrotny mistrz świata Anderson, jak również Degner przewidziani są do startów nie tylko w klasach 50 i 125 ale i na nowym modelu z 4-cylindrowym silnikiem pojemności 250 cm³. Czwórkę wymienionych jeźdźców uzupełnią młodzi zawodnicy japońscy. Warto tu jeszcze wspomnieć o mniej znanej na europejskich torach wyścigowych marce Tohatsu. Zakłady te przygotowały do udziału w tegorocznych mistrzostwach świata, dwa zupełnie nowe, dwucylindrowe motocykle w klasie 50 i 125 cm³. W barwach Tohatsu wystartują m. in. Anglicy T. Godfrey i D. Simmonds.

Z przedstawionej tu pokrótce sytuacji wynika, że europejskie wytwórnie motocyklowe, uczestniczące w mistrzostwach świata 1964 roku, nie będą miały lekkiego życia. Do powstrzymania japońskiego uderzenia wystartuje w klasie liliputów niemiecki Kreidler. Ten miniaturowy zakład, mający mnóstwo kłopotów, głównie natury finansowej, prowadził do niedawna jeszcze rozmowy z Włochem Pagani i Holendrem Hubertsem. Niestety, wyników tych pertraktacji nie znamy.

Pewnym zawodnikiem, który bezwątpienia pojedzie w barwach Kreidlera jest H. G. Anscheidt. Być może dołączy do niego doskonały Włoch Targuinio Provini, który nie mógł dojść w roku ubiegłym do ostatecznego porozumienia z rodzimą firmą Morini. Anglik M. Hailwood, zbierający przez kolejnych 5 lat tytuły mistrzów świata na motocyklu MV Agusta pozostaje i w tym roku wierny swemu chlebodawcy hrabiemu Domenico Agusta, mimo iż w ubiegłym roku „definitywnie" oświadczał, że zamienia motocykl na samochód wyścigowy. Po rozpatrzeniu się w sytuacji finansowej Anglik musiał się „złamać". Domenico Agusta wypłacił bowiem w ubiegłym roku Hailwoodowi za start w 13 eliminacjach okrągłą sumę 30.000 dolarów pokrywając przy tym wszelkie koszty związane ze startem Hailwooda w owych 13 wyścigach. Doliczmy do tego wysokie nagrody pieniężne za zwycięstwa a stanie się zupełnie jasne, dlaczego mistrz motocyklowej kierownicy pozostał wierny wyścigom. Po okresie przerwy, przystępuje do walki znana włoska wytwórnia Gilera. Przedstawiciel zakładów sfinalizował ostatnio podpisanie kontraktu z doskonałą parą angielskich jeźdźców: D. Minterem i J. Hartle. Po raz trzeci z kolei, zechce zapewne powtórzyć sukces w klasie motocykli z wózkami bawarska wytwórnia BMW. O mistrzowskie tytuły, również po raz trzeci, pojadą Deubel i Hörner.

Być może w tym doborowym towarzystwie zabraknie znów motocykli MZ z Zschopau (NRD). Piszemy być może, gdyż kierownictwo sportowe NRD, przy aktywnym współudziale innych państw socjalistycznych, czyni usilne starania w FIM aby zwalczyć dyskryminację polityczną, w wyniku której zawodnicy NRD nie otrzymują wiz wjazdowych do wielu krajów zachodnich, będących członkami NATO. Jeśli starania te uwieńczone zostaną powodzeniem, wówczas motocykle MZ urosną do najpoważniejszego konkurenta w powstrzymaniu japońskiego „naporu". Niemcy dysponują bowiem nie tylko doskonałą bazą sprzętową i świetnym zapleczem, lecz także zespołem rasowych jeźdźców wyścigowych.

(kop)



Najmocniejszy duet japońskiej stajni fabrycznej Suzuki (na zdjęciu) składa się z Niemca Degnera (1) i Nowozelandczyka Andersona.



Z DOŚWIADCZEŃ DZIAŁACZA

JAK ZORGANIZOWAŁEM JAZDĘ ZRĘCZNOŚCIOWĄ

Zawód kierowcy zdobywa się po długim okresie przyswajania sobie wiedzy technicznej, praktycznej i pracy nad sobą samym. Oczywiście są ludzie mniej lub bardziej uzdolnieni w każdej dziedzinie. Prawidłowa, kulturalna jazda samochodem staje się przyjemnością nie tylko dla pasażerów lecz dla wszystkich użytkowników drogi. Abyśmy mogli mieć więcej tych przyjemności, postanowiłem dopomóc Wydziałowi Komunikacji Stołecznej Rady Narodowej w organizowaniu kwartalnych zręcznościowych jazd samochodowych w Warszawie dla wszystkich chętnych kierowców chcących sprawdzić swoje umiejętności.

Ponieważ wydaje się, że tego rodzaju konkursy o charakterze szkoleniowo-sportowym, będące równocześnie dla wielu tanią i pożyteczną niedzielną rozrywką, powinny się przyjąć w szeregu większych miast w kraju, pozwolę sobie nieco szerzej podać założenia jakie nakreśliłem przy organizowaniu takiego konkursu w Warszawie.

1. Konkurs otwarty był dla wszystkich kierowców w celu sprawdzenia umiejętności, orientacji oraz poznania zalet i wad samochodu.
2. Trasa oznakowana na placu o wymiarach ca 75×70 m, nie kolidująca z ruchem ulicznym, o łącznej długości 750 m, składająca się z elementów normalnej jazdy ulicznej jak omijanie, garażowanie, parkowanie, dojazd do przeszkody tyłem i przodem, hamowanie na linii i przejazd przez wąskie uliczki pod kątem i prosto.
3. Trasa powinna mieć jak najwięcej odcinków krętych, zmuszając kierowcę do stałego manewrowania między przeszkodami, które powinny być ustawione w sposób, ograniczający szybkość średnią na trasie do 40 km/godz.
4. Trasa musi być bezpieczna dla zawodnika i nie należy wymagać jazdy w hełmie i pasach.
5. Kierowca jedzie sam bez nawigatora.
6. Przed zawodami komisja techniczna bada samochód (układ sterowania, hamulcowy, stan ogumienia oraz aktualność dokumentów kierowcy i samochodu). Przy okazji należy zbadać stan oświetlenia samochodu.
7. Między torem jazdy i publicznością należy zachować pas bezpieczeństwa szerokości co najmniej 8 m, a miejsca hamowania muszą być oddalone od publiczności co najmniej 15 m, licząc wzdłuż osi jazdy.
8. Punktowanie zawodników wg regulaminu zatwierdzonego przez Zarząd Okręgu PZM powinno wyróżniać poprawność jazdy, a nie szybkość.
9. Przeszkody należy ustawiać dla samochodu średniego pod względem zewnętrznych wymiarów np. FSO-Syrena 102.
10. Sędzia konkursu powinien posiadać licencję sędziowską, natomiast sędziowie przy przeszkodach i chronometrażyści mogą nie posiadać licencji. Należy wyznaczyć sędziom możliwie najniebezpieczniejsze stanowiska na trasie. Czas należy mierzyć trzema stoperami i do punktowania brać średni czas trzech pomiarów.
11. W czasie konkursu powinien być obecny lekarz z apteczką, ponadto należy przygotować sprawdzone 3 gaśnice śniegowe średniej wielkości.
12. Samochody należy zasadniczo podzielić na klasy lub połączyć klasy w taki sposób, aby w grupie było 10 kierowców, dla których powinno się przewidzieć nagrody za trzy pierwsze miejsca.
13. Przystępne dla każdego wpisowe powinno wynosić zł 20.— dla stowarzyszonego kierowcy i 30 dla pozostałych.

Trasa musi przewidywać: slalom, wjazd do garażu przodem, wjazd — tyłem, przejazd przez wąską uliczkę, zaparkowania na ukos ulicy, i wzdłuż chodnika, przejazd przez „kolano" lewe i prawe, dojazd do przeszkód przodem i zahamowanie między liniami na przeszkodzie, wycofanie i dojazd do przeszkody tyłem, następnie powrót przez „kolana", parkowania, uliczkę, garażowania, slalom i zatrzymanie na mecie znów między liniami.

Przeszkody ustawione z półmetrowych drewnianych kolorowych słupków oraz białych malowanych linii ciągłych i przerywanych, ponadto przy każdej przeszkodzie ustawiony był stojak z dużym numerem przeszkody. Numery widoczne wyraźnie z poprzedniej przeszkody.

Stojący przy przeszkodach sędziowie posiadali żółte flagi na 1,5 m drążku. Sędzia przy przeszkodzie unosił flagę do góry po opuszczeniu przez kierowcę poprzedniej przeszkody i trzymał ją przez czas wykonywania próby, po czym flagę opuszczał do dołu. Jeśli kierowca opuścił jakąś próbę, to sędzia dawał znak „niewykonania" przez kilkakrotne wahanie flagą w górze, oraz wpisywał w tym przypadku 40 punktów karnych do karty obliczeń.

Komisja Obliczeń co jakiś czas zbierała wypełnione karty od sędziów i wpisywała do zbiorczego arkusza obliczeń. Czas średni podawany był przez megafon natychmiast po ukończeniu przez kierowcę, i wpisywany był do arkusza. Punktowanie musi być szczegółowo podane w regulaminie jazdy zręcznościowej, który łącznie z rysunkiem trasy należy udostępnić uczestnikom przynajmniej na 3 tygodnie przed terminem konkursu. Nasz regulamin przewidywał:

5 pkt. k. za przewrócenie lub przesunięcie słupka,
20 pkt. k. za przewrócenie lub przesunięcie słupka markującego zaparkowany samochód na sąsiednim stanowisku,
10 pkt. k. za najechanie na ciągłą linię,
15 pkt. k. za przesunięcie lub przewrócenie przeszkody,
20 pkt. za spóźnienie się na start,
40 pkt. za niewykonanie próby,
50 pkt. za niesubordynację.

Wykluczenie z konkursu — za niesportowe zachowanie się.

Przebieg konkursu. W dniu Konkursu zawodnicy mogli się zapoznać z trasą do godziny 9,45, po czym trasę zamknięto. Jeden samochód wykonał pokazową jazdę. Speaker zawodów przez megafon zapowiadał zawodników, wzywał na start i uprzedzał następnego zawodnika, aby podjechał z parkingu bliżej startu. Należy podkreślić dużą dyscyplinę wśród zawodników. Na 60 kierowców tylko jeden otrzymał napomnienie za zbyt szybkie wyjechanie po ukończeniu prób z trasy i lekkomyślne zahamowanie tuż przed publicznością. Komisja techniczna nie dopuściła 3 samochody ze względu na zły stan ogumienia.

T. BLAUTH

REKORDY... REKORDY...

ONI BYLI PIERWSI

Niezwykle interesująco przedstawia się zestaw najlepszych [illegible] ciągu ostatnich 14 lat. Chodzi o wyniki osiągnięte w motocyklowych mistrzostwach świata w klasie do 500 cm³: 1949 — Pagani, Włochy na Gilera (tor Monza) — 157,883 km/godz.; 1950: Duke, Anglia na Nortonie (tor Monza) — 164,768 km/godz.; 1951: Duke Anglia na Nortonie (Francorchamps) — 171,777 km/godz.; 1952: Masetti, Włochy na Gile- [illegible] km/godz.; 1953: Milani, Włochy na Gilera (Francorchamps) — 177,032 km/godz.; 1954: Duke, Anglia na Gilera (tor Monza) — 179,474 km/godz.; 1955: Duke, Anglia na Gilera (w Reims) — 180,298 km/godz.; 1956: Surtees, Anglia na MV Agusta (Francorchamps) — 184,076 km/godz.; 1957: Liberati Włochy na Gilera (tor Hockenheim) — 200,009 km/godz.; 1958: Surtees Anglia na MV Agusta [illegible] km/godz.; 1959: Surtees, Anglia na MV Agusta (tor Hockenheim) — 198,800 km/godz.; 1960: Surtees, Anglia na MV Agusta (tor Monza) — 185,105 km/godz.; 1961: Hocking, Rodezja na MV Agusta (tor Hockenheim) — 193,550 km/godz.; 1962: Hailwood, Anglia na MV Agusta (Francorchamps) — 192,073 km/godz.; 1963: Hailwood, Anglia na MV Agusta (Francorchamps) — 199,538 km/godz.

A teraz przejrzyjmy dla odmiany listę mistrzów świata w ciągu ostatnich 14 lat w klasie 125 i 250 cm³. Klasa do 125 cm³ — 1949: Pagani (Mondiel); 1950: Ruffo (Mondiel); 1951: Ubbiali (Mondiel); 1952: Sandford (MV Agusta); 1953: Haas (NSU); 1954: Hollans (NSU); 1955 i 1956: Ubbiali (MV Agusta); 1957: Provini (Mondiel); 1958 do 1960; Ubbiali (MV Agusta); 1961: Phillis (Honda); 1962: Taveri (Honda); 1963: Anderson (Suzuki) — [illegible] Ruffo (Guzzi); 1950: Ambrosini (Benelli); 1951: Ruffo (Guzzi); 1952: Lorenzetti (Guzzi): 1953 i 1954: Haas (NSU); 1955: Müller (NSU); 1956: Ubbiali (MV Agusta); 1957: Sandford (Mondial); 1958: Provini (MV Agusta); 1959 i 1960: Ubbiali (MV Agusta); 1962: Redman (Honda); 1963: Redman (Honda). (J. O.)

§ zderzenia z paragrafem

HISTORIA JAKICH WIELE

Opisana niżej historia nie należy ani do rzędu zabawnych, ani też zbyt sensacyjnych. Ot jedna z wielu, jakie przewijają się codziennie przez wokandę sądową.

Wypływa z niej jeden wniosek, a mianowicie ten, że każdy najdrobniejszy szczegółik może mieć poważne, a nawet decydujące znaczenie dla ustalenia, kto jest sprawcą wypadku.

Sprawa, o której chcę opowiedzieć, została zakwalifikowana przez Urząd Prokuratorski, jako przestępstwo z artykułu 242 § 1 KK. Artykuł ten brzmi „Kto naraża życie człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo — podlega karze więzienia do lat trzech".

Wydawałoby się, że nie ma nic prostszego jak osądzenie sprawy, w której jest oskarżony, w której są świadkowie i w której są takie dokumenty jak szkic miejsca wypadku i tak zwany protokoł oględzin. Oba wymienione dokumenty sporządzone zostały przez organa jak najbardziej godne zaufania. A jednak...

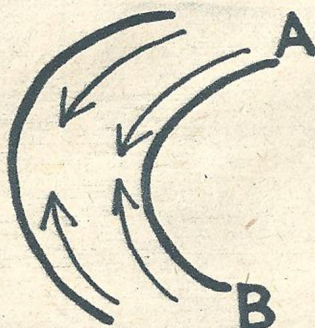
Była pełnia lata i jedna z pięknych niedziel. Za miasto wyruszał, kto mógł i czym mógł. Najwięcej było amatorów jazdy motocyklem, jako, że ten środek lokomocji zdobył sobie w naszym kraju prawo obywatelstwa z racji, nazwijmy dostępności. Mam tu na myśli sumę wydatkowanych na ten cel pieniędzy. Na wycieczkę za miasto wyruszył pan Marian B., właściciel WFM i za miasto wyruszył też pan Stanisław Z., nie będący właścicielem żadnego środka lokomocji, tak bowiem z akt sprawy wynikało.

Jakim sposobem na leśnej drodze znalazł się Marian B., wiadomo. Celem zaś żmudnego ustalania stało się zagadnienie, jak znalazł się tam Stanisław Z., i to nie sam lecz z żoną i dzieckiem, a ściślej mówiąc z żoną, dwojgiem dzieci, matką i ojcem?

Stwierdzono później w sposób nie budzący wątpliwości, że ojciec Stanisława Z. jest od dłuższego czasu właścicielem Pannonii i ta właśnie Pannonia i WFM spotkały się na leśnej drodze. W wyniku tego spotkania, Marian B. i żona Stanisława Z. odwiezieni zostali do szpitala z ciężkimi obrażeniami ciała.

Fakty przemawiały przeciwko Marianowi B. i on też zasiadł na ławie oskarżonych. Stanisław Z., tudzież jego cała rodzina, wystąpili w charakterze świadków.

Oto jak wyglądał szkic miejsca wypadku ustalony przez Sąd.



Marian B. jechał z miejscowości A do B, natomiast Stanisław Z. — z miejscowości B do A.

Marian B. tak zrelacjonował przebieg wydarzeń: Jechałem prawą stroną drogi z szybkością do 30 km na godzinę. Widoczność drogi miałem do 30 m. Niedaleko zakrętu minął mnie motocykl z trzema osobami. W momencie kiedy zbliżałem się do zakrętu — dostrzegłem jadący z przeciwka motocykl po mojej prawej stronie. Prowadzony był on niepewnie, bo jechał jak gdyby zygzakiem. Na motocyklu oprócz kierowcy siedziała kobieta z dzieckiem. Pierwszą moją czynnością było przyhamować i to zrobiłem, a następnie wyłączyłem gaz i stanąłem. W tej samej sekundzie, pojazd z przeciwka uderzył we mnie całą siłą rozpędu. Co było dalej nie wiem. — Oprzytomniałem w szpitalu.

Relacja Stanisława Z. brzmiała natomiast tak:

Byłem w lesie z żoną i rodzicami. Rodzice poszli na grzyby, zabierając z sobą dzieci. Mnie żona zaczęła męczyć bym ją przewiózł motocyklem. Uległem. Zabrałem ojcu pojazd i pojechaliśmy leśną drogą. Dojeżdżając do zakrętu, skręciłem w prawo i w tym momencie uderzony zostałem przez motocykl jadący z przeciwka po mojej stronie drogi. Prawa jazdy nie posiadam, motocykla nie mam. Na motocyklu czułem się pewnie, mimo że prowadziłem go pierwszy raz.

Podany wyżej szkic obrazuje sytuację na drodze, po otrzymaniu wyjaśnień od oskarżonego i świadka Stanisława Z., tudzież jego ojca, który coś miał widzieć. Innych świadków na okoliczność samego zderzenia, czy też jazdy nie było.

Czytelnik powie natychmiast: „no cóż, sprawa prosta: są przecież inne dowody — szkic miejsca wypadku i protokoł oględzin i one też zadecydują komu dać wiarę".

Rozumowanie całkowicie słuszne, wobec czego Sąd sięgnął po te dowody, miażdżące zresztą oskarżonego Mariana B. Ślady Pannonii biegły po prawidłowej stronie drogi, ślady jej hamowania i ślady zderzenia też to wykazywały. Słowem oskarżony Marian B., mówiąc o przebiegu wydarzeń, mijał się z prawdą. A więc przyczyną wypadku było tylko i wyłącznie to, że oskarżony Marian B. jechał po nieprawidłowej stronie drogi.

Było jednak coś wątpliwego w zeznaniach świadka Stanisława Z. i jego ojca, a nadto w zeznaniach innych świadków, którzy znaleźli się tuż po zderzeniu na miejscu. Spowodowało to, że Sąd sięgnął po jeszcze jeden dowód, a mianowicie po osobę sporządzającą wymienione wyżej dokumenty.

Tym małym czymś, co w konsekwencji spowodowało całą lawinę zdarzeń, nieprzewidzianych dla niektórych osób, był fakt, że na miejscu wypadku znalazły się w rzeczywistości nie dwa, lecz trzy motocykle, to znaczy oprócz Pannonii i WFM, jeszcze SHL oraz dwoje dzieci, a nadto, że zameldowanie do posterunku o zaistniałym wypadku wpłynęło w poniedziałek, mimo że sam wypadek miał miejsce około godziny 17 w niedzielę.

Na sali sądowej stanął funkcjonariusz MO (obecnie na emeryturze) i z rozbrajającą szczerością złożył tego rodzaju oświadczenie: „Na miejsce wypadku pojechałem w poniedziałek wraz z ojcem Stanisława Z., który około godziny 11-tej, zjawił się na posterunku. Droga w miejscu zderzenia i w ogóle, była tak ubita, że nie było widać, kto gdzie jechał. Żadnych śladów zderzenia nie widziałem".

Na pytanie Sądu, skąd więc wzięły się ślady opon Pannonii, tudzież ślady hamowania i zderzenia, świadek oświadczył, że tak mu powiedział ojciec Stanisława Z. i tak to wszystko napisał, a potem narysował. Po takim oświadczeniu, sprawa wcale nie stała się prostsza, a wprost przeciwnie — jeszcze bardziej się skomplikowała. Teraz do oceny pozostały tylko dowody w postaci wyjaśnień oskarżonego i zeznań świadka Stanisława Z.

Rozprawa przeszła w stan żmudnego ciągnięcia świadków za język i wyciągania szczegółików, które pozwoliłyby wyjść Sądowi ze sprawy z honorem, bo przecież stan faktyczny musiał być ustalony.

W każdym bądź razie, już w tym stadium procesu było wiadomo, że zeznania Stanisława Z. i zeznania jego ojca podlegać muszą surowej krytyce.

I tu przyszły z pomocą dzieci. Nie, nie w tym sensie, by je Sąd powołał w charakterze świadków, ale w tym sensie, że zaistniała potrzeba ustalenia w jaki sposób te dzieci znalazły się w lesie i dlaczego Stanisław Z. nie chce się do nich przyznać. Z pomocą przyszła i SHL, do której również nikt nie chciał się przyznać.

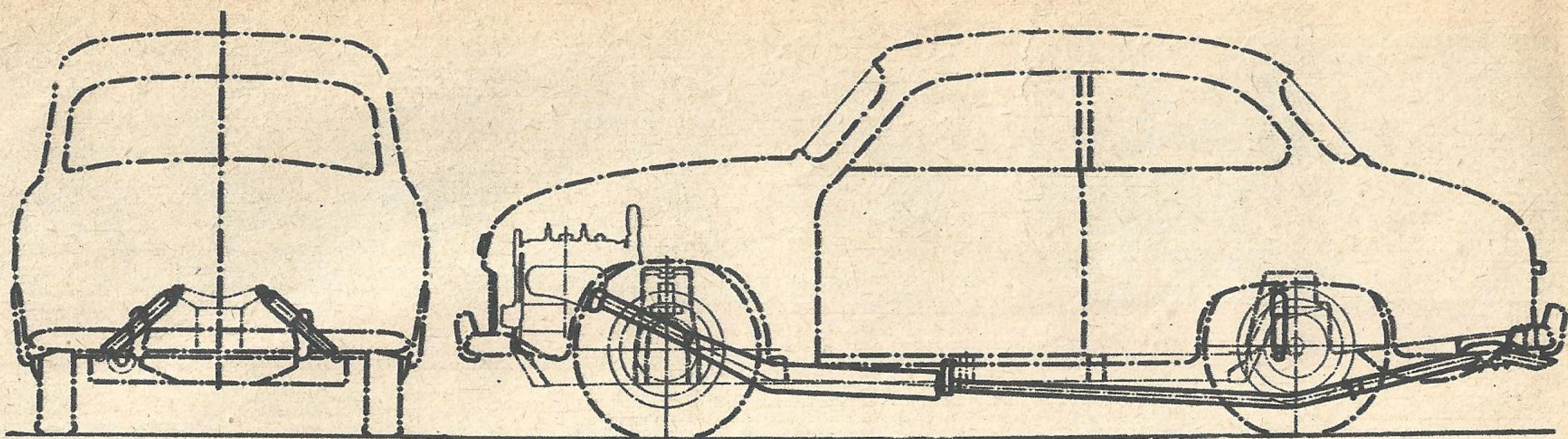
Jeden z dalszych świadków zeznał, że w rozmowie, jaka miała miejsce tuż po wypadku, ojciec Stanisława Z. powiedział iż syn jechał z żoną, dzieckiem na Pannonii on zaś sam prowadził SHL, wioząc swoją żonę i drugie dziecko. Jeszcze inny świadek zeznał, że cała rodzina Stanisława Z. była w miejscowości B. na chrzcinach...

Znaleźli się też i inni świadkowie, którzy widzieli, jak ojciec Stanisława Z. zacierał nogą ślady...

Później sprawa była już właściwie prosta. Winowajcą okazał się ktoś inny. Domyślności czytelników pozostawiam jej rozstrzygnięcie przed Sądem.

ALINA KRATKO

SERWIS INFORMACYJNY



FABRYKI SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

FSO sygnalizuje wprowadzenie następujących zmian w zespole napędowym samochodu FSO—Syrena:

•

Dzięki zastosowaniu w łożysku wyciskowym sprzęgła FSO-Syreny (Nr 01-2602060) nowego smaru ŁT-4, wg normy PN-60/T-96134, którego wymiana w ciągu całego życia samochodu nie jest potrzebna — skasowano z dniem 24.08.63, począwszy od zespołu napędowego o numerze fabrycznym 24.698 smarowniczkę tego łożyska wraz z przewodem i zaślepiono odpowiedni otwór w prawej części obudowy zespołu napędowego, nr. 01-2601020/21.

•

Drugą istotną zmianą zespołu napędowego (część prawa, patrz wyżej), jest skasowanie z dniem 8.11.63, począwszy od zespołu napędowego o numerze fabrycznym 26.571 górnego wlewu oleju wraz z korkiem i odpowiednie zaślepienie otworu. Zmiana ta, obok uproszczenia konstrukcji i obniżenia prac i materiałochłonności wykonania zespołu napędowego ma na celu wyeliminowanie często praktykowanego przez użytkowników indywidualnych napełniania całej skrzyni biegów olejem aż do górnego otworu, przy równoczesnym zaniedbaniu otwarcia bocznego otworu kontrolnego.

Obecnie nalewanie oleju do zespołu napędowego odbywać się będzie przez wymieniony otwór boczny, w sposób analogiczny do stosowanego w samochodzie FSO-Warszawa.

Usprawnienia samochodu FSO-Syrena. Począwszy od podwozia 26 584 wprowadzono nowy układ wydechowy dwucylindrowego silnika z Bielska. Z początkiem II kw. br. w zawieszeniu tylnym zostają wprowadzone dwa ukośnie zamocowane amortyzatory teleskopowe w miejsce dotychczasowego pojedynczego amortyzatora obrotowego. To usprawnienie zapewni Syrenie lepszą stateczność na zakrętach a także dzięki zunifikowaniu amortyzacji przedniego i tylnego zawieszenia nastąpi uproszczenie technologii jak też czasu i pracochłonności produkcji

Ponieważ stacje obsługi stosują do tej operacji pompki ciśnieniowe, zmiana nie pociąga za sobą potrzeby jakiejkolwiek adaptacji pod względem technologii i wyposażenia.

W przypadku zaistnienia potrzeby nalania oleju poza stacją obsługi, należy użyć do tego celu lejka zaopatrzonego w przedłużacz w postaci rurki gumowej lub igelitowej.

•

Począwszy od podwozia o numerze fabrycznym 26.584, wprowadzono nowe rozwiązanie układu wydechowego (nowe tłumiki, rury wydechowe, wieszaki itp.).

Wprowadzenie nowego układu wydechowego w samochodzie FSO-Syrena model 102 i 103 zapewni łącznie z silnikiem S150 podniesienie mocy do 30 KM (DIN).

Nowy układ wydechowy został opracowany pod względem konstrukcyjnym przez Dział Głównego Konstruktora FSO wspólnie z ZSM-Bielsko. Produkcję układu wydechowego uruchomiono w Zakładzie Sprzętu Motoryzacyjnego w Brodnicy.

mgr inż. Roman Skwarek
Główny Konstruktor FSO

KOROZJA DWUSUWÓW

Dwusuw wykazuje w porównaniu z czterosuwem szereg różnic konstrukcyjnych. Poza brakiem zaworów istotną cechą jest smarowanie działające na zasadzie całkowitej — straty oleju. Jest przy tym rzeczą obojętną, czy olej dostaje się do wnętrza silnika zmieszany z paliwem, jeszcze przed wlaniem do zbiornika, mieszany dopiero w gaźniku (samochody DKW), czy też wtryskiwany jest przez oddzielną pompę, bezpośrednio w miejscu zapotrzebowania (samochód SAAB). We wszystkich tych przypadkach, dostarczana silnikowi ilość oleju jest bardzo niewielka, poza tym olej nie jest podawany pod ciśnieniem. Właśnie dlatego wszystkie silniki dwusuwowe mają wały i korbowody podparte na łożyskach tocznych. Łożyska ślizgowe wymagają stałego przepływu oleju pod ciśnieniem rzędu 3—5 at, natomiast łożyska toczne są pod tym względem znacznie mniej wymagające — wystarczy im parę kropel oleju dostarczanych względnie regularnie.

Wiadomo, że stal rdzewieje pod wpływem wilgoci, a o wilgoć w silniku nietrudno. Powstaje po prostu z kondensacji pary wodnej zasysanej wraz z powietrzem do skrzyni korbowej. I zaczyna się!

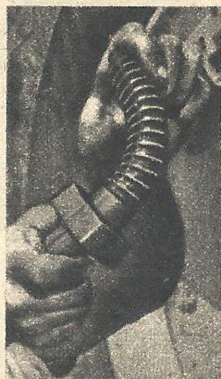
Dopóki silnik jest eksploatowany w dość częstych odstępach czasu, obawy o korozję są nieuzasadnione. Gorzej, gdy samochód czy motocykl odstawiamy na zimę „na kołki". Wówczas cienka warstewka oleju ścieka i po pewnym czasie bieżnie łożysk i elementy toczne są całkowicie suche. Rdza tylko na to czeka!

Pamiętajmy więc, aby przynajmniej raz na miesiąc zapalać na parę minut każdy nieeksploatowany silnik dwusuwowy. Po unieruchomieniu silnika wykręćmy świece i nalejmy do każdego cylindra parę cm³ oleju silnikowego i rozrusznikiem pokręćmy przez chwilę układ korbowy. Ten trud naprawdę się opłaci. Tylko łożyska ślizgowe nie korodują!

MOTOCIEKAWOSTKI

Gumowe wkręty do naprawy opon

Przedziurawione wielkie opony na kołach ciągników, koparek i ciężarówek można w USA naprawiać szybko przez wkręcenie do opony gumowego wkrętu. Przed wkręceniem wkręt gumowy usztywnia się przez zamrożenie go w suchym lodzie (CO_2) np. przy użyciu gaśnicy przeciwpożarowej.

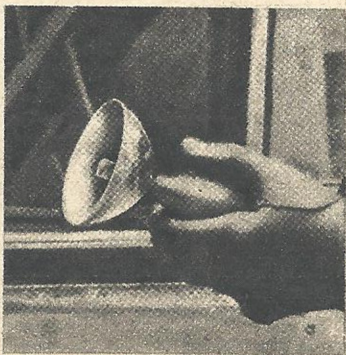






Ultradźwięki otwieraja garaż

Pomysłowy Anglik otwiera drzwi do swego garażu przy pomocy gwizdka. Nie jest to naturalnie normalny gwizdek, lecz wydający dźwięki wysokiej częstotliwości. Chcąc wprowadzić samochód do garażu wynalazca wysuwa przez okno swój ultradźwiękowy gwizdek i skierowuje go ku garażowi. Fale dźwiękowe gwizdka uruchamiają wówczas mechanizm podnoszący drzwi garażu i wjazd odbywa się bez wysiadania z samochodu. (Kocz)





SKODA W NAPRAWIE

Po opublikowaniu w poprzednim numerze danych liczbowych dotyczących wymiarów naprawczych tulei cylindrowych w silniku Skoda Octavia i Octavia Super podajemy I część zestawienia wymiarów tłoków.

TŁOKI

Całkowita wysokość — 78 mm

Wymiar pomiędzy osią sworznia tłokowego a denkiem tłoka — 40 mm

Wymiary nowych tłoków w poszczególnych grupach selekcyjnych

Pomiar w kierunku prostopadłym do osi sworznia tłokowego — u góry tłoka

	OCTAVIA	OCTAVIA SUPER
A	67,930 — 67,940 mm	71,920 — 71,930 mm
B	67,940 — 67,950 mm	71,930 — 71,940 mm
C	67,950 — 67,960 mm	71,940 — 71,950 mm
D	67,960 — 67,970 mm	71,950 — 71,960 mm
u dołu tłoka		
A	67,960 — 67,970 mm	71,950 — 71,960 mm
B	67,970 — 67,980 mm	71,960 — 71,970 mm
C	67,980 — 67,990 mm	71,970 — 71,980 mm
D	67,990 — 68,00 mm	71,980 — 71,990 mm

Pomiar w osi sworznia tłokowego

	OCTAVIA	OCTAVIA SUPER
u góry tłoka		
A	67,570 — 67,610 mm	71,560 — 71,600 mm
B	67,580 — 67,620 mm	71,570 — 71,610 mm
C	67,590 — 67,630 mm	71,580 — 71,620 mm
D	67,600 — 67,640 mm	71,590 — 71,630 mm
u dołu tłoka		
A	67,850 — 67,890 mm	71,840 — 71,880 mm
B	67,860 — 67,900 mm	71,850 — 71,890 mm
C	67.870 — 67,910 mm	71,860 — 71,900 mm
D	67,880 — 67,920 mm	71,870 — 71,910 mm

Luz montażowy

między tłokiem a cylindrem

pomiar w kierunku prostopadłym do osi sworznia tłokowego

	OCTAVIA	OCTAVIA SUPER
u góry tłoka	0,06 — 0,08 mm	0,07 — 0,09 mm
u dołu tłoka	0,03 — 0,05 mm	0,04 — 0,06 mm

Wysokość rowka na pierścień tłokowy

	OCTAVIA	OCTAVIA SUPER
1 pierścień	2,020 — 2,040 mm	2,520 — 2,540 mm
2 pierścień	2,020 — 2,040 mm	2,520 — 2,540 mm
3 pierścień	2,020 — 2,040 mm	2,520 — 2,540 mm
pierścień zgarniający	4,020 — 4,040 mm	4,020 — 4,040 mm

Średnica tłoka w miejscu podtoczenia na pierścienie tłokowe

OCTAVIA	OCTAVIA SUPER
61,5 — 61,7 mm	65,2 — 65,4 mm

Średnica otworu na sworzeń tłokowy

Wymiar fabryczny	17,99 — 18,00
Nadwymiar naprawczy	18,04 — 18,05

Wymiary tłoków nadwymiarowych

OCTAVIA

Pomiar w kierunku prostopadłym do osi sworznia tłokowego — u góry tłoka

I nadwymiar naprawczy = ok. 0,25 mm	III nadwymiar napr. = ok. 0,75 mm
A 68,180 — 68,190 mm	A 68,680 — 68,690 mm
B 68,190 — 68,200 mm	B 68,690 — 68,700 mm
C 68,200 — 68,210 mm	C 68,700 — 68,710 mm
D 68,210 — 68,220 mm	D 68,710 — 68,720 mm
II nadwymiar naprawczy = ok. 0,5 mm	**IV nadwymiar napr. = ok. 1 mm**
A 68,430 —68,440 mm	A 68,930 — 68,940 mm
B 68,440 — 68,450 mm	B 68,940 — 68,950 mm
C 68,450 — 68,460 mm	C 68,950 — 68,960 mm
D 68,460 — 68,470 mm	D 68,960 — 68,970 mm

U dołu tłoka

I nadwymiar napr. = ok. 0,25 mm	III nadwymiar napr. = ok. 0,75 mm
A 68,210 —68,220 mm	A 68,710 — 68,720 mm
B 68,220 —68,230 mm	B 68,720 — 68,730 mm
C 68,230 — 68,240 mm	C 68,730 — 68,740 mm
D 68,240 — 68,250 mm	D 68,740 —68,750 mm
II nadwymiar napr. = ok. 0,5 mm	**IV nadwymiar napr. = ok. 1 mm**
A 68,460 — 68,470 mm	A 68,960 — 68,970 mm
B 68,470 — 68,480 mm	B 68,970 — 68,980 mm
C 68,480 — 68,490 mm	C 68,980 — 68,990 mm
D 68,490 — 68,500 mm	D 68,990 — 69,000 mm

cdn.

Kodeks i Ty

(35)

ODPOWIEDZI ZAMIESZCZONE PONIŻEJ SĄ UZGODNIONE Z DEPARTAMENTEM KOMUNIKACJI DROGOWEJ MINISTERSTWA KOMUNIKACJI, A ZATEM STANOWIĄ WŁAŚCIWĄ INTERPRETACJĘ PRZEPISÓW KODEKSU RUCHU DROGOWEGO.

1. Czy wolno przejeżdżać z lewej strony wysepek tramwajowych znajdujących się przy skrzyżowaniach z ruchem nie kierowanym oraz oczywiście jeżeli znaki drogowe lub znaki na jezdni nie zabraniają takiego objeżdżania wysepek?

Przepisy dotyczące omijania wysepek znajdujących się na jezdni zawarte są w § 22 rozporządzenia. Zgodnie z tymi przepisami omijanie wysepek znajdujących się na prawej połowie jezdni powinno następować po prawej stronie wysepki, jeżeli to nie spowoduje wjechania na połowę jezdni przeznaczoną do ruchu w kierunku przeciwnym.

A zatem objechanie wysepki tramwajowej może być dokonane zawsze po prawej stronie, natomiast po lewej stronie w tych przypadkach, gdy pojazd zmieści się pomiędzy wysepką a osią jezdni, która jest jednocześnie linią dzielącą na połowy międzytorze.

Jadąc jednak z lewej strony wysepki kierujący powinien przestrzegać również przepisu nakazującego zachowanie szczególnej ostrożności i bezpiecznego odstępu od omijanej wysepki oraz odpowiednie zmniejszenie szybkości. Pojazd należy prowadzić więc tak, aby nie jechać zbyt blisko wysepki a jednocześnie nie przejechać poza oś międzytorza, pamiętając przy tym o możliwości nadjechania tramwaju po torze dla kierunku przeciwnego.

Omijanie wysepek tramwajowych z lewej strony powinno mieć miejsce w tych przypadkach, gdy jazda po torach nie spowoduje dezorganizacji ruchu tramwajowego.

W szczególności należy unikać omijania wysepek z lewej strony w miejscach, w których tory tramwajowe krzyżują się lub rozwidlają oraz przy skrzyżowaniach, gdzie ruch jest kierowany (przez milicjanta lub za pomocą sygnalizacji świetlnej).

A zatem objeżdżanie wysepek z lewej strony powinno być dokonywane w przeświadczeniu, że ułatwi ono ruch na danym odcinku drogi.

2. Czy prowadzone od dłuższego czasu na terenie całego kraju dla posiadaczy prawa jazdy kursy z przepisów ruchu drogowego są obowiązkowe? Czy prawo jazdy osoby, która nie ukończyła takiego kursu może z tego powodu stracić ważność?

W związku z wejściem w życie Kodeksu Drogowego prowadzone są kursy mające na celu ułatwienie zaznajomienia się z nowymi przepisami ruchu drogowego.

Kursy te organizowane są dla kierowców wykonujących zawód — na zasadach szkolenia wewnątrzzakładowego — oraz dla kierowców amatorów na zasadach dobrowolności.

Fakt ukończenia lub nie ukończenia kursu nie wpływa na ważność posiadanego prawa jazdy.

Kodeks Drogowy jest pra- [illegible] głoszony w Dzienniku Ustaw) i jego nieznajomością nikt nie może się tłumaczyć. Aby był on możliwie jak najlepiej poznany przez wszystkich kierowców przepisy jego są upowszechniane m. in. na wielu prowadzonych w tym celu kursach.

Niezależnie od prowadzonych kursów istnieje szereg wydawnictw z zakresu ruchu drogowego i wydawnictwa te będą nadal kontynuowane, tak, że w bieżącym roku nie powinno być trudności nabycia i zapoznania się z nowymi przepisami.

Opracował Z. DREXLER

DANE TECHNICZNE STARSZYCH TYPÓW MOTOCYKLI ARDIE RBK 505

Silnik — Kuchen — jednocylindrowy, górnozaworowy, chłodzony powietrzem. Średnica cylindra — 79,8 mm, skok tłoka — 100 mm; pojemność skokowa — 499 cm³; moc maksymalna — 20 KM przy 4000 obr/min. Luzy zaworowe przy zimnym silniku — zawór ssący — 0,2 mm, zawór wydechowy — 0,3 mm. Czasy zaworowe: otwarcie zaworu ssącego — 17° — przed ZZ, zamknięcie zaworu ssącego — 60° po ZW, otwarcie zaworu wydechowego — 63° przed ZW, zamknięcie zaworu wydechowego — 26° po ZZ.

Instalacja elektryczna — 6V. Zapłon bateryjny. Wyprzedzenie zapłonu — 13 mm przed ZZ. Prądnica — 60 W. Świece — Bosch W 225 T1. Przerwa iskrowa świecy — 0,7 mm. Przerwa między stykami przerywacza — 0,4 mm. Akumulator — 6 W, 7 Ah.

Skrzynka biegów — z silnikiem zblokowana, Hurth — i CB 4. Zmiana biegów dźwignią ręczną. Przełożenia całkowite: silnik — tylne koło; Ib — 14,75; IIb — 9,47; IIIb — 6,21; IVb — 4,47. Przełożenia: skrzynka biegów — tylne koło: do jazdy solo — 2,33; do jazdy z przyczepką — 2,76; Przeniesienie napędu z silnika na sprzęgło — przy pomocy łańcucha 3/8" × 7/32". Przeniesienie napędu ze skrzyni biegów na tylne koło przy pomocy łańcucha 5/8" × 3/8".

Ogumienie 3,5 × 19. Ciśnienie w przednim kole — 1,5 at. Ciśnienie w tylnym kole — solo 1,75 at., z pasażerem 1,9 at. Gaźnik — Amal 6/012. Dysza główna paliwowa — 140. Iglica — 2, ustawienie iglicy — II. Smarowanie silnika — obiegowe pod ciśnieniem. Pojemność zbiornika paliwa — 12 l.

SPROSTOWANIE

W 3 (612) numerze Motoru z 19 stycznia br. na stronie 12-ej zamieściliśmy notatkę p.t. „Od 1 stycznia 1964 r. nowe przepisy", w której pierwszy ustęp nie odpowiada prawdzie. W istocie sytuacja przedstawia się następująco: kierowcy, posiadacze amatorskiego prawa jazdy, już od daty opublikowania kodeksu mieli rozszerzone uprawnienia, natomiast posiadacze dotychczasowych zawodowych praw jazdy zachowują wszystkie dotychczasowe uprawnienia. Ci, którzy będą zdawali na zawodowe prawa jazdy po 1 stycznia będą to robili już wg przepisów zawartych w Kodeksie i będą mieli uprawnienia również zgodne z Kodeksem Ruchu Drogowego.

Za nieścisłości przepraszamy.

MOTO MODA

Dziś MOTO MODA z napędem jednokonnym, czyli na tle sanek ze szkapą, jako, że w górach w zimie „trakcja owsiana" jednak najpewniejsza i najbezpieczniejsza. A na zimowe wczasy polecamy zawsze modne kurtki z futerka lub z misia. Te na zdjęciu są z futra: z lewej super wystrzał taszystowski, czyli zwykły łaciaty źrebak a z prawej rude lisy. Także z lisów czapa gigant, taka właśnie, o jakich od lat mówi się, że to moda na jeden sezon a one trwają i trwają — zwyczajnie dlatego, że twarzowe. Do zimowych strojów modne (znów) czarne spodnie. Spacerowicze noszą je wpuszczane do kozaczków, takich do pół łydki. Modne rękawiczki mają tej zimy pięć palców.

giełda przyjaciół

● **Wiesław Selmoński, Mielec,** blok 26 m 28, posiada zbędny kompletny silnik po naprawie głównej do skutera Peugeot oraz komplet ogumienia 4.00 x 8.

● **Zenon Pielak, Grzędziec, p-ta Wierzbno, woj. Szczecin** szuka ogumienia 6.70 x 15 do samochodu Ford.

● **Henryk Dysiewicz, Opole, ul. Kraszewskiego 31 m. 6** poszukuje nadwozia do FIATA 500 lub 600 może być używane lecz w dobrym stanie (ewentualnie z podwoziem, bębnami hamulcowymi i obręczami kół).

● **Jerzy Gąsiorowski, Lublin, Nowogrodzka 54** zamieni łódź turystyczną nośność 300 kG (stan idealny) na silnik do łodzi lub motocyklowy o mocy 15—25 KM ewentualnie do naprawy głównej. Ponadto posiada zbędny silnik kajakowy i rufowy uchylny, obydwa 3 KM 125 cm³ oraz silnik z niemieckiego trójkołowca 12,5 KM ze skrzynią biegów, stan dobry. Poszukuje arkusza pleksiglasu gr. 3—5 mm, szer. 0,40 x 1,20 m.

● **Ireneusz Sabaciński, Zamość, ul. Świerczewskiego 15** poszukuje instrukcji obsługi i danych regulacyjnych samochodu Standard Vanguard 20S mark III.

● **Albin Paszkiewicz, Białokoszyce, p-ta Lubosz pow. Międzychód** posiada zbędny silnik Sachs 100 cm³.

● **M. Jurowski Sztum, ul. Sadowa 7 woj. gdańskie** poszukuje dwie pary zawiasów zewnętrznych do pokrywy bagażnika lub maski silnika typu P-70, Moskwicz itp. oraz reflektor owalny białego światła.

● **Bolesław Słaboń, Katowice — Ligota, ul. Gajowa 3/1** poszukuje tylnych świateł do samochodu Ford Consul (1960 r.).

OLSZTYŃSKIE NUMERY REJESTRACYJNE

Samochody i motocykle

OA	Olsztyn-miasto
OB	Olsztyn-powiat
OC	Bartoszyce
OE	Braniewo
OF	Działdowo
OG	Giżycko
OH	Nowe Miasto
OI	Iława
OK	Kętrzyn
OL	Lidzbark Warmiński
OM	Morąg
ON	Nidzica
OO	Ostróda
OP	Pasłęk
OR	Biskupiec
OS	Szczytno
OT	Pisz
OW	Węgorzewo
OX	Mrągowo

WKŁ Motor

REDAKCJA: Warszawa, ul. Pankiewicza 3

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI Warszawa, ul. Kazimierzowska 52

Redaguje zespół. Redaktor naczelny L. REJEWSKI, sekretarz red. K. Goździewski, oprac. graficzne A. Włodarz, red. techniczny J. Czaplicka. TELEFONY: Red. naczelny i sekretarz redakcji: 21-30-68, dział techniki oraz sportu i turystyki 21-30-67, dział łączności z czytelnikami i administracja 21-32-37.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przyjmują do dnia 15. miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty Urzędy Pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruchu" lub PKO. Konto nr 1-6-100020, CKPiW „Ruch" — Warszawa, ul. Srebrna 12. Cena prenumeraty: kwartalnej zł 39.—, półrocznej zł 78.—, rocznej zł 156.—. Prenumerata zagraniczna o 40% droższa. Przedpłata — PKWZ „Ruch" w Warszawie, ul. Wilcza 46.

Egzemplarze zdezaktualizowane można zamówić w sklepie „Ruchu" przy ul. Wiejskiej 14 w Warszawie. Zamówienia spoza Warszawy należy kierować doCentrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" w Warszawie, ul. Srebrna 12, Nr konta PKO 1-6-100020.

Ogłoszenia ramkowe w wymiarach do 450 cm²; za tekstem redakcyjnym, w cenie zł 15.— za 1 cm²; drobne do 30 wyrazów — handlowe w cenie 4 zł i osobiste 3 zł za każdy wyraz przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52, z terminem dwutygodniowym ukazania się w druku, licząc od dnia otrzymania wpłaty albo zobowiązania zakładu uspołecznionego.

Materiałów nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Druk Wojskowe Zakłady Graficzne w Warszawie. Zam. nr 67. Nakład 126.700. Z-26. Numer oddano do składu dn. 16 stycznia 1964 r., druk ukończono dn. 28 stycznia 1964 r.

ZNAKI FABRYCZNE

Prawdziwą plagą dla właścicieli samochodów jest rozpowszechnione obecnie, przestępcze, zbieractwo fabrycznych znaczków samochodowych. Często widzi się, na parkingach, czy na ulicy, okaleczone samochody, z wyrwanymi, w sposób graniczący z wandalizmem, znaczkami fabrycznymi.

To nie jest metoda kolekcjonerska, którą mamy ochotę popierać. Wręcz odwrotnie trzeba z nią ostro walczyć. Można ją uznać za kradzież z włamaniem i tak ją należy traktować.

Jest jednak inna metoda kolekcjonowania znaczków fabrycznych. Można przecież wycinać reprodukcje tych znaczków, z różnych czasopism czy prospektów, układać je w klaserach, podobnie jak to robi się ze znaczkami pocztowymi, czy też z naklejkami na pudełka od zapałek. W ten sposób można stworzyć piękny zbiór, usystematyzowany według krajów, rodzajów pojazdów, czy też tematyki znaczka fabrycznego.

W ogóle historia znaków fabrycznych jest ciekawa. Postaramy się niektóre ciekawostki, z tego zakresu, przekazać naszym Czytelnikom. W dzisiejszym, zamieszczamy znaki fabryczne niektórych pojazdów, obecnie produkowanych w Polsce. (amr)











10 LAT DLA PIRATA DROGOWEGO

Głośnym echem odbiła się w swoim czasie w całej Polsce wiadomość o wyczynie Kazimierza Klarenbacha, zamieszkałego w Bytomiu. Prowadząc samochód ciężarowy Star na przebudowywanym odcinku drogi w okolicach Pszczyny, nie zatrzymał się on mimo wyraźnych znaków zakazujących jazdę i protestów robotników drogowych. W pewnej chwili wjechał on na dwóch pracowników Wydziału Komunikacji w Pszczynie M. Kozaka i J. Dużego. Obie ofiary bezwzględnego kierowcy zmarły. Klarenbach skazany został na 10 lat więzienia.

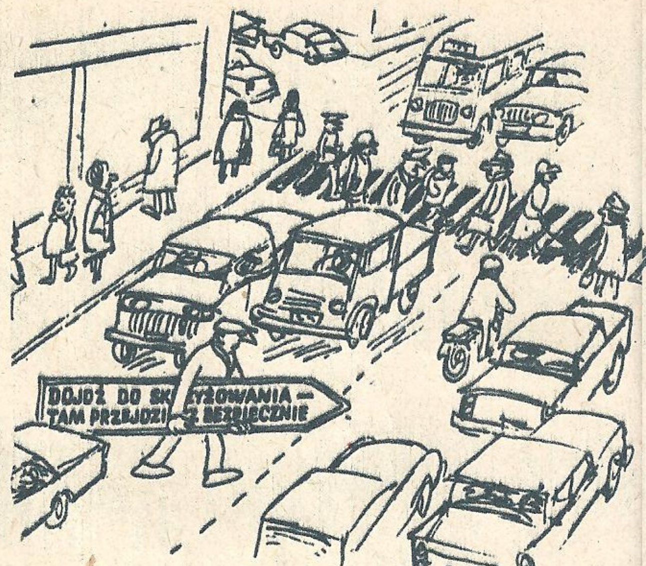
ATRAKCYJNA TRASA

Warszawskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych oddało niedawno do użytku drugi z kolei 9-kilometrowy odcinek drogi, biegnącej z Żywca prawym brzegiem rzeki Soły na obrzeżu przyszłego zalewu. Zalew ten powstanie w Tresnej po ukończeniu budowanej obecnie zapory na rzece Sole. Nowa droga z Żywca do Zapory stanowić będzie atrakcyjną trasę turystyczną z pięknym widokiem na przyszły zalew w dolinie rzeki Soły. Obok Porąbki i Międzybrodzia zapora w Tresnej stanie się niewątpliwie nowym miejscem masowych wycieczek dla Śląska.

NA ZDROWIE!

W III kwartale ubiegłego roku statystyka Milicji Obywatelskiej zanotowała 319 wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców samochodów oraz 745 wypadków zawinionych przez pijanych motocyklistów. 88 wypadków obciążyło konto nietrzeźwych rowerzystów, a 24 „zawianych" woźniców. Rezultat? 198 zabitych i 1.291 rannych na skutek użycia alkoholu w jednym tylko kwartale.

Straty spowodowane w ten sposób trudne są do obliczenia. W każdym razie trzeba do nich wliczyć koszty leczenia, zasiłków chorobowych, rent i oczywiście straty w rozbitych pojazdach oraz w niewykonanej przez nie pracy. W Łodzi próbowano w roku 1959 obliczyć tylko straty w pojazdach spowodowane przez pijaków. Wyniosły one 1 milion 37 tysięcy złotych. Oto część kosztów pijaństwa w jednym tylko mieście wojewódzkim i to w dodatku przed kilku laty. A jak jest dzisiaj, kiedy w Polsce jest znacznie więcej pojazdów, a spożycie wódki nie maleje? Za to wszystko płacimy z własnej kieszeni.



Rys. Karol Ferster

(PL) DO ŁATANIA ASFALTU

W stolicy od dłuższego czasu pracuje już sprowadzona z zagranicy maszyna do łatania dziur w nawierzchniach asfaltowych. Ponieważ maszyna ta sprawuje się dobrze, warszawscy inżynierowie zachęcili załogę Krakowskiej Fabryki Maszyn Drogowych „Madro" do podjęcia produkcji własnych maszyn tego typu. Fabryka wykonała zadanie, a wyprodukowany prototyp poddany zostanie ostrym próbom w Krakowie. Jeśli wypadną one pomyślnie „Madro" rozpocznie produkcję seryjną wspomnianych maszyn.

SZYBY DLA SANÓW

Warszawska Spółdzielnia Pracy Pyroflex podjęła w styczniu br. produkcję szyb panoramicznych dla polskich autobusów San. Cała przednia gięta szyba autobusu San składać się będzie obecnie z dwóch kawałków. Tak wyposażone autobusy zyskają na wyglądzie. Poprawią się także warunki pracy kierowców. Warto podkreślić, że Pyroflex jest pierwszym w Polsce zakładem, który podjął produkcję szyb panoramicznych o tak dużych płaszczyznach.

PIERWSZA JASKÓŁKA

Pilni Czytelnicy Motoru pamiętają zapewne wiadomość (publikowaną w okresie kiedy silnik Wankla ukazał się na łamach prasy fachowej), o równie rewolucyjnym wynalazku tzw. komórek paliwowych jako źródła energii. Oto pierwszy samochód, na razie trójkołowiec napędzany z takiego właśnie źródła energii. Samochód ten prezentowany był jako eksponat na wystawie amerykańskiego towarzystwa rakietowego w Los Angeles.



KOSZTOWNE KURSY

Jak wiadomo, jedną z przyczyn wielu trudności przemysłu oraz handlu jest brak dostatecznej ilości środków transportowych. W praktyce jednak jest ich na ogół dosyć, sęk jedynie w tym, że samochody ciężarowe są nieracjonalnie eksploatowane. Jak wynika z badań przeprowadzonych przez Ministerstwo Komunikacji, 30% kursów samochodów ciężarowych przypada na kursy powrotne bez ładunków. Zdarza się często, że próżne przeloty jednego samochodu ciężarowego przekraczają 500 do 600 km. dziennie. Pozostałe ciężarówki jeżdżą często niedoładowane.

Ponadto nasze samochody ciężarowe przejeżdżają w ciągu roku przeciętnie zaledwie 18 do 25 tys. km, czyli ponad 3 razy mniej niż w USA, a dwa razy mniej niż w Holandii lub Wielkiej Brytanii. W związku z tym projektowane jest utworzenie przedsiębiorstwa koordynacji przewozów z placówkami w całym kraju. Będzie się ono troszczyć o to, aby wracające do bazy samochody nie jechały z pustą skrzynią ładunkową.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Nie mogąc dojść odszkodowania za uszkodzenie samochodu, spowodowane przez ciężarówkę amerykańskiej marynarki wojennej, pewien obywatel Genui nazwiskiem M. Rovano pozwał przed sąd prezydenta Stanów Zjednoczonych. Poszkodowany powołuje się na prawodawstwo amerykańskie, według którego — jak twierdzi — za szkody uczynione przez siły wojskowe na terenie obcego kraju wobec osób prywatnych odpowiada osobiście prezydent. (cz)

(D) GRUBSI JEŻDŻĄ BEZPIECZNIEJ

Zachodnioberliński lekarz neurolog dr Lindenberg przeprowadził niedawno szereg badań, mających na celu stwierdzenie współzależności między budową organizmu ludzkiego, charakterem człowieka i zdolnościami do prowadzenia pojazdów samochodowych. Zdaniem dr Lindenberga dobrymi kierowcami są osobnicy średniej wysokości ze skłonnościami do tycia. Reagują oni szybko oraz pewnie na właściwości drogi oraz ruchu. Wypadki zdarzają się u nich głównie w wyniku spięć wywołanych silnym podrażnieniem.

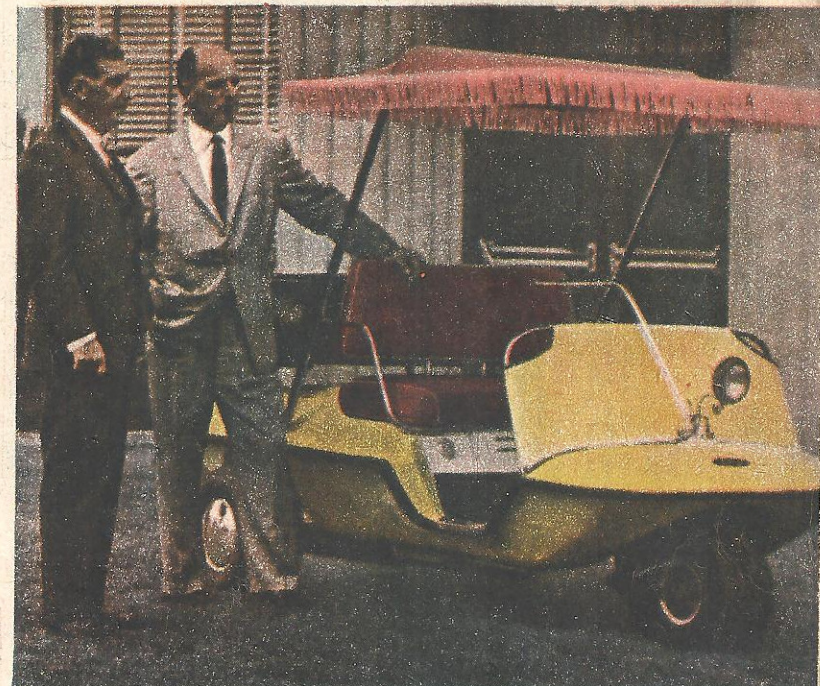
Spokojnie, pewnie i ostrożnie prowadzą pojazdy osobnicy o budowie atletycznej. Zdarzający się u nich mniejszy polot zastępowany jest solidnością i przestrzeganiem przepisów. Najbardziej sztywno, a przez to niebezpiecznie, jeżdżą osobnicy typu astenicznego — chudzi o kościstej budowie.

(IND) GŁÓD KÓŁEK

W Indii na 450 milionów mieszkańców przypada 350.000 pojazdów. Jedyna w tym kraju fabryka samochodów produkuje 12.000 wozów rocznie. (cz)

ŁADNY?

W okresie toczącej się na łamach Motoru dyskusji na temat możliwości wykorzystania potencjału produkcyjnego fabryk motocyklowych dla budowy pojazdu pośredniego między motocyklem a samochodem, publikujemy zdjęcie samochodu Mardi Car, którego widok zasmuci zwolenników udoskonalania naszych motocykli w kierunku pojazdów sportowych. Oczywiście pokazany na zdjęciu pojazd nie jest przystosowany do naszych warunków. Ale nakrycie takiego trójkołowca nie przekracza chyba możliwości naszego przemysłu? Szkoda tylko, że chęci brakuje.



(PL) OPOLE MA PLACÓWKI MOTOZBYTU

Mieszkańcy miasta oraz województwa opolskiego musieli dotychczas przy zakupie samochodów oraz ważniejszych części korzystać z usług przedsiębiorstwa we Wrocławiu. Od niedawna Opole posiada własną placówkę Motozbytu. Poza pojazdami na miejscu będzie można nabywać poszukiwane części zamienne do pojazdów mechanicznych oraz silników. Nowa placówka uzyskała do dyspozycji garaże i warsztaty dawniejszego Woj. Przedsiębiorstwa PKS przy ulicy Ozimskiej.

(GB) DUŻY JUBILEUSZ

Znana wytwórnia opon samochodowych Goodyear, założona w 1898 roku, obecnie po 65 latach pracy obchodziła dużą uroczystość zakładową — wyprodukowania miliardowej opony. Ten właśnie egzemplarz został przekazany do muzeum zakładowego przez obecnego dyrektora, który w tej fabryce pracuje nieprzerwanie od 1916 roku. (cz)

WAŻNE BIAŁE PASY

Do najniebezpieczniejszych w Lublinie należą ulice przelotowe, a wśród nich Kunickiego oraz al. Racławickie. Najgorszą sławą cieszyła się jednak przez wiele lat ulica Buczka. Ilość wypadków na tej ulicy radykalnie zmniejszyła się po wymalowaniu wzdłuż osi jezdni białych pasów. Mała rzecz, a jednak ważna.

ZAMIAST LICZNIKÓW

W Wielkiej Brytanii skonstruowano maszynę — automat do wydawania biletów parkingowych, która ma zastąpić używane dotychczas liczniki. Maszyna ta zmontowana na specjalnym postumencie może obsłużyć 30 wozów. Kosztuje ona oczywiście taniej niż odpowiednia ilość liczników, wymaga mniejszego personelu obsługującego, nie mówiąc już o usprawnieniu pracy. Automat ten wydaje bilet z wybitą datą i godziną, który nakleja się na szybie wozu. (cz)

(P) GENERAL MOTORS W PORTUGALII

General Motors de Portugal rozpocznie w najbliższym czasie montaż angielskich samochodów Vauxhall Viva oraz Victor. Portugalski zakład General Motors zbudowany kosztem 2,25 milionów dolarów w pobliżu Lizbony montować będzie rocznie 4 tysiące samochodów osobowych oraz tysiąc ciężarowych.

TRĄBECZKA

POD REDAKCJĄ W. TOBISA

GDZIE SĄ KONSERWATYŚCI?

Rodacy!

Dziś przyjdzie nam omówić problem charakteru narodowego. Tak się bowiem dziwnie składa, że pewien odłam naszego społeczeństwa, który zajmuje się produkcją i handlem motocyklami, okazuje się chyba najbardziej konserwatywny.

Wiadomo, że zimy u nas bywają srogie, a temperatura w jesieni i na wiosnę też nie jest za bardzo „plażowa". Co dziwniejsze ten ohydny stan trwa już od setek lat.

Wiadomo również, że naszym narodowym pojazdem (tuż za furmanką) jest motocykl.

Jeżdżą nimi nie tylko sportowcy, chociaż na WFM sportowcy na pewno nie jeżdżą — słowo honoru! Dla większości użytkowników motocykl jest złem koniecznym — po prostu gdyby stać ich było na samochód, kupiliby go z radością. Rozsądnym wyjściem byłoby więc produkowanie takich pojazdów jednośladowych, które choć w części mogłyby zastąpić samochód. Wyposażone w osłony, szyby, zamykane bagażniki, zawieszki, uchwyty itp. stałyby się trochę bardziej użyteczne. Pisaliśmy zresztą o tym nie raz. Wszyscy się z nami zgodzili i... dalej robi się motocykle o sportowej sylwetce i zastosowaniu.

Podobnie rzecz miała się z oponami bezdętkowymi, których produkcję kilka lat temu chciał uruchomić nasz przemysł gumowy. I co się z tym przemysłem stało? Ano nic, po prostu dano sobie spokój. Klient i tak kupi, gdyż nie będzie miał wyboru. I co tu mówić o konserwatywnych Anglikach, spójrzcie choćby na ich skutery czy Ariela-Leadera. To my jesteśmy konserwatystami. (W)